
ÉTUDE : ISUZU BELLETT ATTACHANTE ET MÉCONNUE
p. 48
GAZOLINE
VIVRE A... RE ANCIENNE
27 PAGES TECHNIQUES
LANCIA FULVIA COUPÉ p. 82
Démontage du train arrière [2]
FIAT 500 p. 88
Démontage moteur [4]
RESTAURATIONS
Austin-Healey Sprite [8] p. 96
Renault 4 CV Affaires p. 100
FICHES PRATIQUES p. 109
Remplacer un embrayage [1]
22 PAGES DE PETITES ANNONCES
Mensuel - Volume 25 - Numéro 265 - Avril 2019 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
CITROËN TRACTION • ALFA ROMEO 155 V6 • LEYLAND SHERPA • ISUZU BELLETT • 5 BERLINES FRANÇAISES ABORDABLES
CITROËN p. 18
TRACTION
HISTOIRE • ESSAI • ÉVOLUTIONS • GUIDE D'ACHAT
LEYLAND SHERPA 185 DE LUXE
p. 40
ESSAIS
ALFA ROMEO 155 V6
p. 32
PEUGEOT 504
SIMCA 1301
CITROËN CX 2000
5 berlines françaises p. 62
ABORDABLES
PANHARD 17
RENAULT 30
+ 10 AVRIL 1970 : NAISSANCE DE KOPEÏKA ■ GARAGES DE FRANCE : SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BEAUME ■ STORY : PROJETS ABANDONNÉS ■ PORTRAIT : ATELIER AUTO STORICA [ESPAGNE] ■ COLLECTIONS DU MONDE : JEAN-MARIE FAURIE [FRANCE] ■ LES NOUVEAUTÉS DU 70e SALON DU JOUET DE NUREMBERG
http://gazoline.net
M 05076 - 265 - F: 4,20 € - RD
France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH

SALON AUTO-MOTO CLASSIC

STRASBOURG

du vendredi **26 avril** au dimanche **28 avril 2019**



Le rendez-vous incontournable des **passionnés de véhicules de collection**

Billetterie en ligne sur **www.automoto-classic.com**

Strasbourg *- Parc des Expositions*



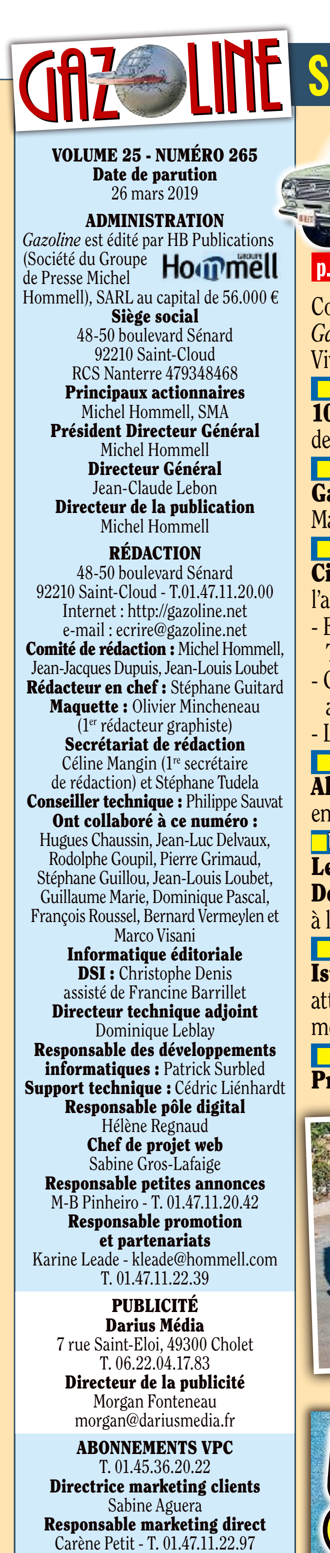










VOLUME 25 - NUMÉRO 265
Date de parution
26 mars 2019

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau (1er rédacteur graphiste)
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire de rédaction) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Pierre Grimaud, Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet, Guillaume Marie, Dominique Pascal, François Roussel, Bernard Vermeylen et Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis
assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques : Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit - T. 01.47.11.22.97

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : S.A. Corelio Printing NV, Keerstraat 10, 9420 Erpe-Mere, Belgique.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357



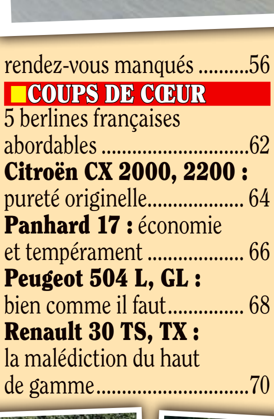


Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, archives Bernard Vermeylen et Wikimédia Commons

SOMMAIRE *Gazoline n° 265*



p. 48 ISUZU BELLETT



LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 113

p. 18 CITROËN TRACTION



p. 40 LEYLAND SHERPA 185 DE LUXE



p. 32 ALFA ROMEO 155 V6



p. 62 5 berlines françaises ABORDABLES
CITROËN CX 2000 · PEUGEOT 504 · SIMCA 1301 · RENAULT 30 · PANHARD 17





Réservoir d'expansion
Jaguar XJ12 Serie III et XJS 5.3 V12. Super-léger, belle reproduction en aluminium
530805 **295 €**



Cette annonce sur www.Limora.com avec possibilité de commander **Click and go!**
Limora.com/534386





Kit de modification sur modèle chromé
pour MGB
complet de transformation composé de 40 pièces d'une qualité exceptionnelle
348439 **890 €**
idem, mais avec Calandre "Honeycomb"
480888 **980 €**
pour Midget 1500
toutes les pièces détachées nécessaires
346637 **1.820 €**

Enseigne néon
Lettrage néon rouge sur fond acrylique noir, encadré dans une boîte en verre acrylique transparent. Le boîtier peut être accroché sur les chaînes fournies, env. 80 x 30 x 10, fonctionnement par une prise ordinaire. (Ne ramassez que par vous-même)

Triumph	318142	**680 €**
Mini Cooper S	318144	**680 €**



Castrol Classic XL20W-50
huile multigrade

1 L	496711	**12 €**
5 L	329066	**39 €**
20 L	329067	**148 €**
208 L	313250	**1.450 €**

Burette d' huile ‹Castrol›
dispose d´une pompe à levier et avec un pulvérisateur rigide et flexible.

200 ml	526186	**16 €**
500 ml	528077	**19 €**



Limora SAE 20W-50 Classic
La Limora SAE 20W-50 est composée d'huiles de base de haute qualité et n'est que faiblement alliée. Il répond aux exigences les plus élevées en matière de sécurité de fonctionnement, il est doté d'une protection contre l'usure, d'un système antimousse et constitue un bon choix même en cas de sollicitations thermiques et mécaniques accrues.
Limora SAE **20W-50** Classic
5 L 511114 **29 €**
Limora SAE **15W-40** Classic
5 L 511115 **29 €**



Roues à rayons prix spéciaux



...probablement pour la dernière fois de très bonnes conditions
Nous avons encore une fois, probablement pour la dernière fois dans de très bonnes conditions, acheté trois grands conteneurs de 40 pieds avec roues à rayons et accessoires.
Plus de 300 roues de stockage Dunlop MWS différentes, roues complètes entièrement montées et équilibrées, adaptateurs de roues à rayons et écrous central dans de très bonnes conditions.

Seulement 3 exemples
5 x 15, 72 rayons, curly hub
Jaguar E-Type Serie 1 • Mark I • Mark II • S-Type • 420 • Daimler V8
213167 **328 €**

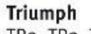
5 x 15, 72 rayons
Austin Healey BN1-BJ8 • MGA • MGC
201870 **269 €**

4,5 x 15, 60 rayons
Austin Healey BN7 jusqu'à BJ8 • MGA • MG-TD • MG-TF • TR2-4A • TR5/250
1595 **238 €**

Les prix spéciaux sont valables dans la limite des stocks disponibles et se termine le 31. 3. 2019







Cadres de véhicules neufs - meilleurs que l'original ! Parfaitement et exactement reproduit dans tous les détails. Faites de votre projet un véhicule sûr et évitez les travaux de soudure.

Jaguar

XK120 tôt	206383	**5.690€**
XK120 tard	206384	**5.390 €**
XK140	316399	**5.390 €**
XK150	336411	**5.490 €**
XK150S	491850	**6.790 €**

Austin Healey

BN1, BN2	206117	**4480 €**
BN4 jusqu'à BJ7	206096	**4480 €**
BJ8 früh	206097	**4480 €**
BJ8 spät	206098	**4.480 €**

Triumph

TR2, TR3, TR3A et TR3B	220749	**6.998 €**
TR4	287091	**6.500 €**
TR4A	378868	**6.500 €**
TR4A IRS	19943	**6.500 €**
TR5 et TR250, TR6 tôt	15000	**7.500 €**
TR6 tard	15745	**6.500 €**

Land Rover Defender
galvanisé, mieux que l'original !

L109er Serie II et IIA (4 portes)	520407	**4.588 €**
109 (2 portes) Serie III	520404	**4.588 €**
Defender 90" 300 TDI à partir VIN...XA159807	523324	**4.998 €**



Systèmes d'échappement en acier inoxydable maintenant aussi pour toutes les Jaguar XJ6 et XJ12

Démarreur
Nouvelle pièce pour Jaguar XJS • XJ40 • X300
253632 **98 €**



Tachymètre ‹Smiths›
pour Jaguar E-Typ S1, belle reproduction, jusqu'à **260 km/h**
533972 **690 €**

Penrite enfin à nouveau disponible
Limora est importateur de Penrite.
Désormais, plus de 80 produits Penrite populaires sont disponibles en stock.



Huile moteur ‹Penrite › Classic Light
Une des rares huiles **20W/60**
classiques5 L22856 **45 €**



Huile de mécanisme de direction ‹Penrite ›
pour des voitures avec direction à couronne
450g 355371 **23 €**



Huile moteur ‹Penrite ›
20W-50
spécifications les plus sévères: API SL/CF
5 L 294698 **39 €**

Nouveau :
Les meilleurs systèmes d'échappement en acier inoxydable pour toutes les Jaguar XJ6 et XJ12
(en fait, nous devrions exposer dans le musée, si beaux qu'ils sont) pour presque tous les véhicules britanniques, les soudures comme ils devraient l'être, des surfaces impeccables, poli avec soin, aspirant sous la voiture.
Kits de montage absolument parfaits et pratiques
Limora.com/echappement
par exemple pour XJ6 4.2 S1 328322 **498 €**



LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

LA **BONNE TENUE** DE LA TRACTION

Avant l'arrivée de la DS, mais surtout de l'ID, la Traction a connu de beaux jours dans les années 50. Et même les modèles d'avant-guerre, qui avaient miraculeusement échappé aux affres de la Seconde Guerre mondiale, rivalisaient encore avec de plus récentes réalisations. La 11 conservait son avance technologique. La tenue de route et la plus grande maniabilité de la 11 Légère incitaient ses conducteurs à dépasser les limites… parfois même au-delà du raisonnable !

QUESTION/RÉPONSE



Niels de Wit/Wikimedia Commons

CARTE (ET ZONE)… **GRISE** !

Jeune retraité, je roule actuellement avec une Ford Escort 1.6 DC de 1987 ayant appartenu à mon père. Malgré ses 240 000 km, elle tourne très bien et j'effectue l'entretien et les petites réparations moi-même. Jusqu'à maintenant, elle passait tous les contrôles techniques sans heurts majeurs, mais le prochain, à faire en septembre 2019, m'inquiète car je sais qu'il y aura des durcissements. Je me pose donc des questions au sujet de son avenir et je m'adresse à vous pour un éclairage objectif de la chose. Et notamment, j'aimerais savoir si ce serait le moment d'opter pour une carte grise collection afin de bénéficier d'un espacement élargi du contrôle technique (cinq ans au lieu de deux) et de moins de sévérité. Si tel était le cas, devrais-je faire la demande le plus rapidement possible ou attendre le prochain contrôle technique, sachant que cela ne me gêne pas de changer d'immatriculation ?

De plus, cette voiture était à mon père (qui est décédé) et la carte grise est encore au nom de ma mère. Je roule donc avec une auto que ma mère m'a donnée (sans acte notarié, évidemment). Ainsi, je devrai probablement régler deux (ou trois) problématiques en même temps :

- Changement de propriétaire (ou pas ?).
- Passage en carte grise collection.
- Contrôle technique.

Dans quel ordre chronologique (!) devrai-je opérer pour (surtout) pouvoir garder ma bonne vieille Ford et éviter des dépenses inutiles ? Merci pour l'aide que vous pourrez m'apporter.

Gérard Harnisch, 34110 Frontignan

Prenons les choses dans l'ordre :

- Concernant le nom sur la carte grise, le plus simple serait que votre mère vous fasse une cession (même à titre gratuit), et un changement de propriétaire (donc passage au SIV – nouvelle numérotation – et CT obligatoire car le vôtre date de plus de six mois). Sinon, le jour où votre mère ne sera plus là, le seul moyen de faire de vous le propriétaire sera effectivement une carte grise collection et les quelques mois d'attente qui vont avec…

- Carte grise collection : en dehors de ce que l'on peut penser de la CGC, elle ne se justifie pas, dans votre cas, car votre auto est visiblement en bon état et vous pouvez aisément récupérer une carte grise normale à votre nom (voir ci-dessus).

- La modification du contrôle technique (à compter du 1er juillet prochain) prévoit un durcissement des contrôles d'opacité des fumées sur les moteurs à partir de la norme Euro4. Il est expliqué que les fumées devront respecter les valeurs constructeurs lorsque celles-ci existent. Or, à l'époque de votre auto, il n'y en avait pas. De fait, pour votre Escort, rien ne change si ce n'est le renforcement des points de contrôles de sécurité (structure, freinage…) qui n'avaient pas cours lors de votre dernier CT, mais qui ne semblent pas poser de problème vous concernant.

RÉACTION

PAS LÀ POUR ÇA

Chers amis,
Voilà de nombreuses années que je suis un fidèle lecteur de *Gazoline*. Pourtant, votre numéro de mars m'a indisposé. Sur la couverture, concernant les cinq voitures anglaises, la référence "pour ou contre" le Brexit me semble déplacée. Quant à l'article sur la voiture "Europa", c'est un concentré de propagande sur les bienfaits de l'Union européenne. Sur ce sujet hautement politique, à chacun ses idées et je vous épargnerai les miennes. J'attends de votre revue qu'elle me fasse rêver à de belles automobiles. Pour les autres sujets, il y a des publications d'opinions qui sont autant de tribunes d'expression.
Sans rancune et bravo pour votre revue.
Daniel Hervé, 93500 Pantin

Qu'elle nous encense ou nous critique, toute réaction nous fait plaisir et la vôtre n'échappe pas à la règle, d'autant que nous y décelons beaucoup de bienveillance. Soyez rassurés, hormis sur des articles touchant de près l'automobile ancienne, Gazoline *ne se prend pas pour un "journal d'opinions". S'il est vrai que cette concomitance de sujets "européens" peut faire naître un doute (on avait même une Lotus Europe, l'aviez-vous noté ?), nous ne nous sommes pas soudainement transformés en militants pro-européens (les avis sont différents au sein de la rédaction, et c'est très bien comme ça). Ainsi, le "aimer ou détester le Brexit" est bien entendu à prendre au cinquième degré (minimum). La simple lecture du chapeau d'introduction, tout comme le choix des autos 300 % "so british", auraient dû achever de vous en convaincre. Car, croyez-nous, trouver une idée nouvelle chaque mois pour cette rubrique n'est pas chose aisée et, avec Hugues Chaussin, son auteur, nous cherchons pendant pas mal de temps. Je vous laisse deviner les idées farfelues que nous écartons parfois. Là, le clin d'œil nous a juste amusés, c'est tout ! Concernant l'article sur la Neckar Europa, que la position de son auteur au regard de l'Union européenne ne soit pas partagée par tous nos lecteurs, nous y avons bien entendu pensé. Mais sauver une auto ancienne pour aller à la rencontre des gens, qui plus est des jeunes, dans un but qui n'a rien de répréhensible nous a semblé une démarche suffisamment originale et intéressante pour passer au-dessus de cette considération, fut-elle un tantinet politique et, de fait, sujette à polémique.*

VUES À L'ÉTRANGER



FRANCO-CUBAINES

Lecteur assidu de *Gazoline* que j'achète régulièrement en kiosque depuis plusieurs années, je profite de mon dernier voyage à Cuba pour vous envoyer quelques photos destinées à votre rubrique "Courrier des lecteurs". Au-delà des nombreuses américaines des années 50 plus ou moins modifiées, j'y ai rencontré des cousines de la Simca Aronde Commerciale (l'Aronde était la voiture de mon papa…) et des 4 CV méconnaissables (le moteur est passé à l'avant !!). Ces Cubains sont décidément plein de ressources.
Dominique Joly, 77470 Fublaines

Reconnaissons que, sur ce coup-là, nous sommes un peu comme vous : disons… dubitatifs ! La 4 CV, quand même, il fallait oser…



KESAKO



ON DURCIT LE JEU

Pour votre prochain "Kesako", je vous propose cette auto (ou plutôt ce qu'il en reste) que je connais depuis quinze ans. La photo de la carrosserie permettant une identification trop facile pour les lecteurs, je vous soumets donc ce tableau de bord. Bonne chance à tous et merci pour votre revue !
Sébastien Reybet-Degat, internaute

Si les lecteurs se piègent entre eux, il ne nous reste plus qu'à compter les points. Nous vous avions promis de la difficulté, vous êtes servis. Comme d'habitude, seuls les trois plus rapides à donner la bonne réponse seront cités dans ces pages. On vous attend !

SUR VOTRE ALBUM



COQUILLE

Je vous fais parvenir une photo de cette belle peinture murale prise à l'angle des rues Déserte et du Maine dans la commune de Bazouges-sur-le-Loir, dans la Sarthe. Elle semble incroyablement bien conservée.
Sandra M., internaute

REQUIESCAT IN PACE



FAMILIALE OUBLIÉE

Lors d'une randonnée pédestre à Poncin, dans l'Ain, j'ai découvert cette Peugeot 203 Break abandonnée au fond d'un bois.
Jean-Claude Guyonnet, internaute

C'est doublement dommage, car ces versions familiales ne sont pas les plus courantes et, il y a encore quelques années, celle-ci aurait pu être sauvée.



GAZOLINE en voyage

GAZO AU SRI LANKA

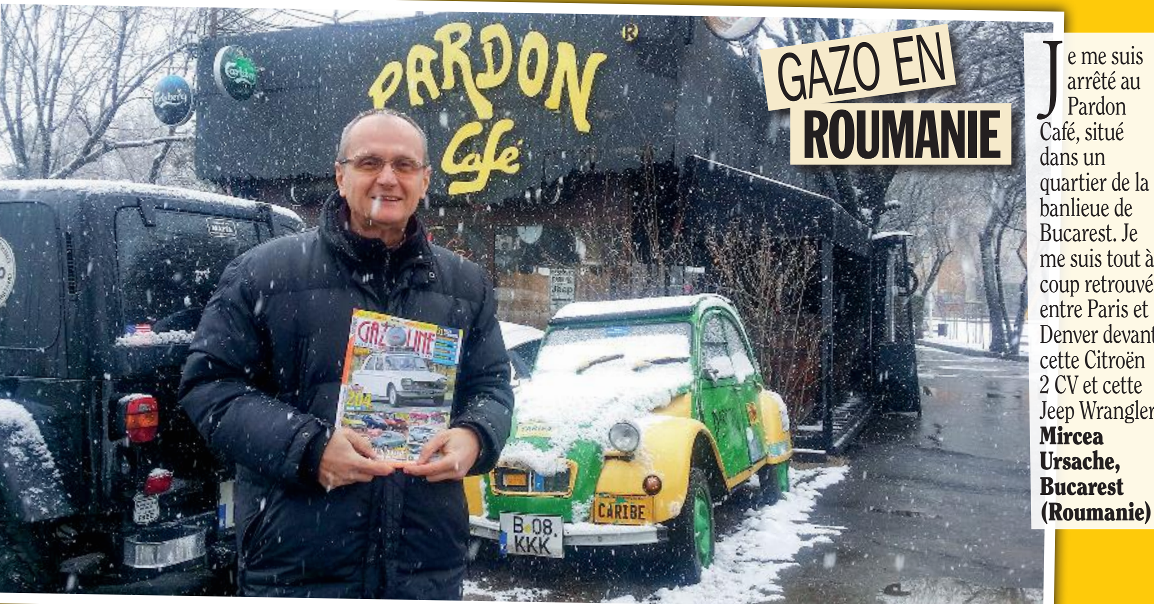
Je vous envoie la photo d'une Morris Minor prise au Sri Lanka en compagnie de mon *Gazoline,* que j'ai pu savourer le long d'une plage de rêve. Le pays est très agréable, mais on ne croise pas beaucoup de voitures anciennes !
Jacques Grevet, 80420 Flixecourt

GAZO AU PORTUGAL



C'est à Costa Da Caparica précisément que cet Opel Blitz parfaitement restauré est en activité aujourd'hui en bordure de plages. Sa nouvelle transformation lui permet dorénavant de se consacrer à la vente de boissons rafraîchissantes.
Francis Homatter, 68390 Battenheim

GAZO EN ROUMANIE



Je me suis arrêté au Pardon Café, situé dans un quartier de la banlieue de Bucarest. Je me suis tout à coup retrouvé entre Paris et Denver devant cette Citroën 2 CV et cette Jeep Wrangler.
Mircea Ursache, Bucarest (Roumanie)

GAZO AU MEXIQUE

Je me suis rendu dans la région de Tulum, et naturellement, j'y avais amené *Gazoline* avec lequel j'ai posé devant cette Cox pour le moins fleurie.
René Verstyn, internaute

GAZO AUX USA

Contrairement aux modèles français, cette Citroën SM vue à Palm Springs en Californie, tout près de l'ancienne maison d'Elvis Presley, possède des feux de position sur chacune de ses quatre ailes.
Christian Loisy, 91240 Saint-Michel-sur-Orge

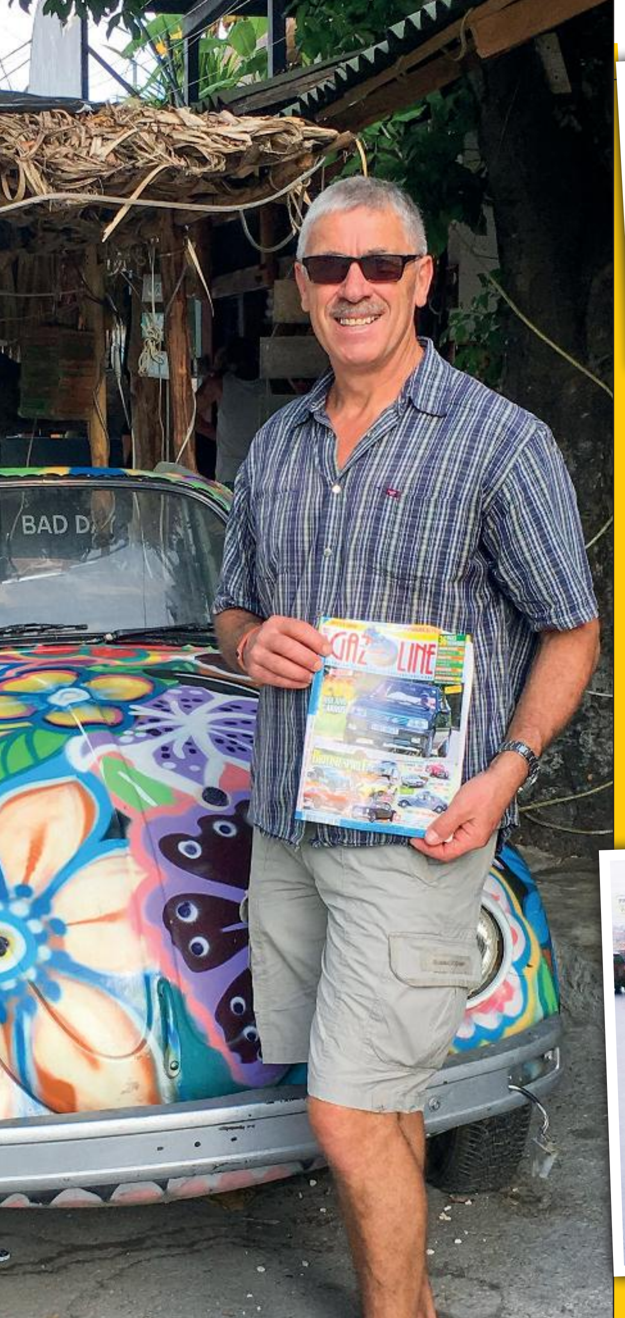
GAZO EN IRLANDE



Lors d'un voyage en Irlande, quelle ne fut pas ma surprise, alors que nous venions de visiter la distillerie Jameson, de voir arriver un convoi de voitures anciennes venant de France sous l'intitulé "Le Rallye de l'Impérial"! Je n'avais que l'embarras du choix: il s'est porté sur cette magnifique Aston Martin.
Franck Le Nahenec, 81120 Réalmont

GAZO EN CROATIE

En vacances en Croatie, je suis tombé sur cette Fiat 1200 endormie dans une ruelle de Trogir. Il est encore temps de la sortir de son sommeil, mais qui sera son prince charmant?
Pierre Hastoy, 31150 Gratentour





GAZO AU MAROC

Au cours d'un raid dans le Sud marocain organisé par des amis nordistes, j'ai croisé cette Peugeot 203 de 1954. Bien sûr, ma revue préférée était du voyage.
Jacques Giraud, 61270 L'Hôme-Chamondot



GAZO AU PÉROU

Je vous envoie une photo prise à Lima devant une Peugeot 403 paisiblement garée sur le trottoir.
François Lauper, internaute

GAZO EN ITALIE

En pèlerinage au pays d'Alfa Romeo, je me suis retrouvé en compagnie d'une Vanden Plas Princess aux charmes typiquement britanniques. Ajoutons notre magazine favori qui fait la part belle à une icône française et, comme le dit si bien un Georges célèbre: *What else?*
Thierry Broux, 26300 Chatuzange-Le-Goubet



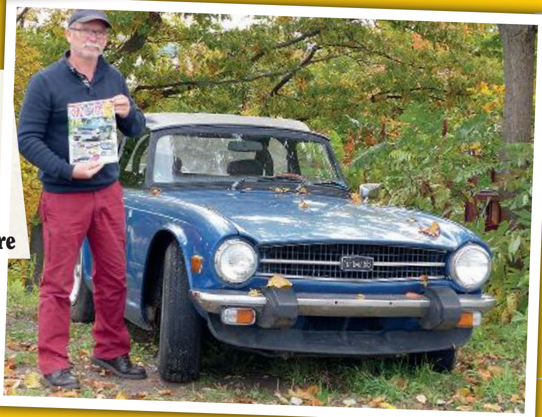


GAZO EN RUSSIE

A Saint-Pétersbourg, au moment de la Saint-Sylvestre, les journées sont aussi sombres que les nuits sont blanches en juin! La plupart des anciennes qu'on trouve aujourd'hui dans cette ville servent de supports publicitaires. J'ai croisé cette ZAZ verte, celle-ci voisinant avec une Moskvitch.
Tristan Sauvaget, 13200 Arles

GAZO AU QUÉBEC

Cette Triumph TR6 attend sagement sa restauration, rangée au bord de la route qui relie Trois-Rivières à Québec, le long du fleuve Saint-Laurent. Je me suis donc fait photographier avec la revue *Gazoline* qui lui était consacrée.
Yannick Droneau, 44600 Saint-Nazaire







GAZO EN HAUTE-SAVOIE

En visitant le cirque de Sixt-Fer-à-Cheval, à côté de Samoëns, j'ai découvert ce camion Mercedes 911 4x4 datant du milieu des années 70.
Gérald Huet, 57630 Vic-sur-Seille

UN AN D'ABONNEMENT POUR JACQUES, FRANCIS, MIRCEA, RENÉ, CHRISTIAN, FRANCK, PIERRE, JACQUES, FRANÇOIS, THIERRY, TRISTAN, YANNICK ET GÉRALD

Merci à tous de nous faire partager vos voyages. Le mois prochain, on se refait un spécial filles? Ça faisait longtemps, non? Allez, faites-vous plaisir, amusez-vous. Mesdames, mettez-vous en scène. Et surtout, n'oubliez pas de nous joindre votre adresse postale complète.

Cécile & Julien

Le 5 mai à Marcoussis (91), avec ma Peugeot 204 de 1973 [Jean-Marc Dominguez].

VIVE LES MARIÉS !



Adeline & Julien

Le 5 mai à Chéniers (23), avec la Simca 8 de 1950 de Joël Legrand, le papa de la mariée.



Joannie & Julien

Le 22 septembre à Touzac (16), avec la 2 CV AZ et la R16 TX de papitou.



Alexandra & Didier

Le 28 septembre à Gémenos (13), avec la Peugeot 504 de 1972 de Didou et Mu.



Claudia & Julien

Le 18 août à Gréasque (13), avec ma Mazda MX-5 NB de 1999 [David Delaunay].



Estelle & Cédric

Le 28 juillet à Préhy (89), avec notre Simca Aronde Châtelaine de 1957 [Isabelle Boudvillain].



Céline & **Jean-Philippe**

Le 6 octobre à Gaudreville-la-Rivière (27), avec ma Renault KZ5 de 1931 [Patrice Boucher].

Lucie & **Hugo**

Le 12 août à Attichy (60), avec l'Austin Mini de 1989 des mariés.



Elise & **Adrien** Le 11 août à Benet (85), avec la Simca 1000 de 1965 de Gérard Soulice.

La vie des clubs

Assemblées **générales**

◆ Le **CANCRE** (Club des Anciennes et Nouvelles Carrosseries de Rouen et des Environs) a reconduit les membres de son bureau: **André Luciani** (pdt), **Alain Blanchard** (vice-pdt), **Florence Valognes** (secr.), **Dominique Ronfautx** (trés.). *5 Impasse du Carrefour, 76960 Notre-Dame-de-Bondeville.*

◆ **Les Amis de la Voie Royale Piolenc Roule Rétro** ont renouvelé leur bureau: **Michel Moissonnier** (pdt), **Hugues Gilbert** (1er vice-pdt), **Richard Petit** (2e vice-pdt), **Marcel Matelly** (secr.), **Corine Corsini** (secr.-adj.), **Patrick Conedera** (trés.), **Jack Benivay** (trés.-adj.). *Mairie, 84420 Piolenc.*

Bulletin de **club**

◆ Dans *Traction Avant*, la revue de **La Traction Universelle**, Michel Clément nous emmène à la découverte du présélecteur adaptable Girard, un accessoire qui simplifie considérablement la conduite. Les rapports passent vite et sans bruit, plus d'effort à faire sur un levier et la pédale d'embrayage garde toute sa douceur. *1 avenue Marthe, 95100 Argenteuil.*

Nouveau **club**

◆ Franck Le Nahenec nous informe que **La Bielle Roulante** vient de voir le jour au cœur du Tarn et de l'Occitanie. Cette association accepte tout véhicule à deux, trois, quatre roues. *Les Trémières, Chemin de Boze, 81120 Réalmont. T. : 0609731420.*



Marine & **Kevin**

Le 28 juillet à Lacropte (24), avec leur Renault Floride de 1961.





Coralie & **Cyril**

Le 20 octobre à Nantoux (21), avec ma Ford Escort Mk1 1100 de 1973 [Serge Seraffin].



Gaëlle & **Ruddy** Le 25 août à Cuffies (02), avec la Renault Colorale Prairie pick-up de 1953 du marié.

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien. Professeur des Universités.

UNE DATE UN EVENEMENT

10 AVRIL 1970 : NAISSANCE DE KOPEÏKA

La cérémonie est solennelle. Au rythme lent d'un orchestre cuivré, l'hymne soviétique retentit, secondé par des chœurs dont les voix emplissent l'immense espace de cette usine à peine achevée. En un instant et en un seul mouvement, musiciens et choristes ont figé leurs regards vers les drapeaux. Un drapeau rouge, flanqué d'une faucille et d'un marteau. Un autre tricolore, arborant fièrement le blanc-bleu-rouge de la république de Russie. Les centaines d'ouvriers rassemblés ont dessiné un cercle, comme pour embrasser une scène improvisée. Les yeux souvent humides, ces femmes et ces hommes mesurent l'instant présent, une grande victoire du socialisme célébrée le jour même du centième anniversaire de la naissance de Lénine [1]. Au cœur de la scène, dans cette usine de Togliattigrad [2] devenue, ce 10 avril 1970, l'épicentre de la réussite soviétique, six voitures resplendissent dans leurs robes rouges ou bleues, couleurs de la mère-patrie : des VAZ-2101 dont on ignore encore le nom commercial.

Les choses sont allées très vite depuis la signature, le 4 mai 1966, de l'accord italo-soviétique. Quatre ans à peine entre la lettre d'intention et la concrétisation du projet. Ce 10 avril 1970, ce sont bel et bien les premières voitures produites par VAZ [3] que l'on découvre. Des autos fabriquées dans une usine entièrement nouvelle, grâce à des ouvriers et techniciens dénués de toute expérience. Ces quatre ans sont à mettre en rapport avec les cinq années nécessaires, partout dans le monde, à l'étude d'une nouvelle voiture qui utilise ensuite une usine bien rodée. La stratégie de coopération est donc payante puisque les Soviétiques sont devenus, en moins de 50 mois, des acteurs majeurs de la production automobile de masse. Mais c'est aussi une prouesse technique et industrielle, car contrairement aux idées reçues, la VAZ-2101 n'est pas un simple copier-coller de la Fiat 124, la voiture de l'année 1967. Les choix des ingénieurs italiens et soviétiques, tout comme leur bonne volonté réciproque, sont essentiels dans la réalisation de ce projet hors-norme.

Le contrat du 4 mai 1966 prévoit la mise en production d'une voiture, sans en préciser encore le nom et les caractéristiques afin de laisser du temps aux ultimes négociations. Celles-ci se poursuivent jusqu'à la mi-août 1966, date à laquelle Vittorio Valletta et Alexandre Tarassov [4] signent, à Moscou, un second contrat. Dans cet intervalle, les Soviétiques affinent leur besoin automobile, espérant produire deux à trois véhicules issus d'une même base technique pour des raisons de rationalisation industrielle. Fiat propose alors ses deux derniers modèles, les 124 et 125. Mais les Soviétiques refusent la 125, techniquement trop éloignée de la 124 en raison d'un soubassement différent et en plus assez vieillot. Exclue d'URSS, la 125 deviendra le cheval de bataille de la FSO [5], le partenaire de Fiat en Pologne ! Soviétiques et Italiens s'accordent sur la 124, dont trois versions vont pouvoir exister : la normale (VAZ-2101), une autre plus luxueuse (VAZ-2103 [6]), et enfin un break (VAZ-2102). Dans les premiers jours d'août 1966, Fiat envoie par chemin de fer une douzaine d'exemplaires de la 124. Le but est d'évaluer avec les ingénieurs du NAMI [7], l'organisme d'Etat chargé de l'automobile, les mises au point à opérer sur le véhicule en vue de son adaptation aux routes soviétiques que l'on sait mauvaises. Fiat affirme d'ailleurs en avoir tenu compte dans les versions envoyées. Les Italiens imposent leur méthode : trois équipes d'essayeurs se relaient jour et nuit de façon à ce que les 124 roulent en permanence. Tous les types d'essais sont engagés : standard (50 à 100 km avec ralenti, vitesse et embouteillage), du médecin (courts trajets avec le moteur froid, attente d'une heure puis redémarrage) et longs périples (300 à 400 km à fond). Les ingénieurs du NAMI ont délimité trois zones de tests à la fois près de Moscou, en Crimée et jusqu'en Sibérie septentrionale. Un large choix pour analyser le comportement du véhicule sur différents types de routes et par des climats évidemment opposés.

Les résultats sont tout simplement catastrophiques : selon les rapports techniques, les 124 ont littéralement "explosé" sur les pistes d'essais, avec des ruptures totales de coques ou de suspensions. La situation est si grave que le directeur du NAMI rencontre les plus hautes autorités, critiquant vertement le choix de la 124 et demandant à revenir vers une traction avant, sans nommer la Renault 16, voiture préférée de bien des ingénieurs ! Brejnev [8] en personne clôt la discussion, rappelant que le NAMI s'occupe de technique et en aucun cas de politique, ce qui revient à dire que la décision relève du Kremlin, voire de Tarassov, mais pas du NAMI. Les Italiens sont aussitôt avertis des défaillances des 124. Dante Giacosa [9], le grand patron des Etudes de Fiat, débarque à Moscou par le premier avion et rejoint les équipes techniques. Loin de contester, il constate. Le désastre est à l'envergure des travaux à engager. Sur le circuit d'essais qu'il visite, il est frappé par l'état des routes, extrêmement poussiéreuses et cassantes, et plus encore par la brutalité des pavés. Il fait



minutieusement évaluer la topographie de ces lieux et décide, dès son retour à Turin, de construire un bout d'Union soviétique sur la piste de Mirafiori, soit une longue portion de pavés qui ferait croire à un cycliste de Paris-Roubaix que l'enfer du Nord est un billard. Durant deux mois, les tests sont intenses, entraînant de très nombreuses modifications sur les voitures. Fin novembre, les 124 repartent à l'assaut des centres d'essais. Et si le nombre d'avaries diminue fortement, la gravité des défauts laisse les ingénieurs italiens médusés : des fissures profondes apparaissent à la jonction du toit et du montant central. Aidés par les ingénieurs du NAMI, ils comprennent qu'il ne suffit pas de renforcer l'auto. Il faut étudier toutes les sources de vibrations générées par les effets de roulage. La hauteur de caisse est relevée, passant de 140 à 174 mm. Les amortisseurs, les pneus et même la taille des jantes sont changés. Le pont arrière qui tape généreusement contre le plancher est entièrement redessiné. Puisque les tampons en caoutchouc de la suspension s'échappent sans que l'on sache pourquoi, Fiat décide de modifier leur positionnement sur la coque. Reste le freinage dont les Italiens sont fiers, et avec raison : ils ont opté pour quatre freins à disque, élément rare sur une voiture de série. Mais le NAMI propose d'abandonner les disques arrière et de passer aux tambours. Les Italiens ne comprennent pas et demandent plus de tests. Les Soviétiques décident de lancer des analyses comparatives avec différents modèles occidentaux : la 124 continue donc ses évaluations, mais poursuivie par une Peugeot 204, une Autobianchi Primula et une Fiat 1500. Tous les ingénieurs se rendent alors à l'évidence : l'absence de bitume (les routes goudronnées sont très peu nombreuses) a de lourdes conséquences ; la poussière de la route détruit les étriers et les pistons des disques arrière. Et la situation empire encore en hiver, avec le sable utilisé sur les routes enneigées. Les freins ne fonctionnent pas ou, s'ils y parviennent, laissent aux plaquettes une espérance de vie de 400 à 800 km. Le constat est inévitable : la 124 russe aura des tambours à l'arrière.

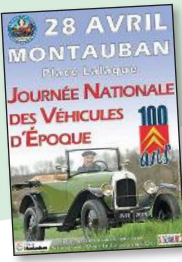
Que reste-t-il du modèle italien sinon son look qui, toutefois, évolue lui aussi au rythme des améliorations apportées à la 124 en Italie ? Même le moteur d'origine est changé, et ce pour deux raisons. Les Soviétiques souhaitent d'abord une mécanique capable de supporter la piètre qualité du carburant et les effets dévastateurs des conditions climatiques. Mais ils réclament aussi une mécanique pouvant être déclinée en différentes puissances et cylindrées pour les véhicules qui verront le jour plus tard. Il n'est pas question de changer des outillages aussi coûteux. Le bloc culbuté de la 124, d'une conception très rustique, est donc refusé. Fiat propose alors le double arbre à cames en tête de la 124 S. Il est lui aussi écarté, car jugé trop pointu. Quelle mécanique utiliser, mais aussi quel matériau ? Fonte ou aluminium ? Les Italiens insistent pour que le bloc soit en fonte à chemises sèches. Craignant de ne pas avoir la fonte adaptée à cette spécificité, les Soviétiques finissent par jeter leur dévolu sur un moteur à simple arbre à cames en tête de 62 ch et une boîte de vitesses trouvée dans le catalogue Fiat et dotée d'un embrayage renforcé. Les techniciens transalpins sont étonnants de pragmatisme : sans jamais rechigner, et souvent avec une vraie passion de la débrouillardise, ils se plient à tout, jusqu'à fournir gratuitement la ligne d'assemblage du moteur choisi. Par cette ouverture d'esprit, les Italiens permettent au projet d'avancer à grands pas… et à la VAZ-2101 de se distinguer de plus en plus de la 124 originelle. Selon les ingénieurs, Fiat et NAMI ont procédé ensemble à plus de 800 modifications, l'écart de poids entre les deux voitures approchant les 100 kg. Mais ces remaniements ne sont pas seulement des réponses à des soucis techniques. Il y a aussi des améliorations qui proviennent d'une analyse rigoureuse des utilisations locales : le chauffage est revu pour permettre de conduire en hiver sans manteau ; les ceintures de sécurité sont prévues à l'avant, rançon de la législation novatrice des pays de l'Est, notamment de la RDA [10] ; les sièges couchettes s'imposent car les automobilistes russes, comme ceux des pays frères, sont des adeptes du camping. A l'évidence, la voiture est bien plus russe qu'on ne le croit, comme le laisse supposer son appellation commerciale, enfin trouvée. La presse automobile soviétique a ouvert un vaste concours auprès de ses lecteurs pour baptiser cette VAZ-2101. On échappera à VIL pour Vladimir Ilitch Lénine, rançon d'un centenaire très populaire. Egalement à *Druzhba* (amitié) et *Metchta* (rêve). Ce sera Jigouli, du nom du massif montagneux qui s'élève à l'arrière-plan de l'usine de montage de Togliattigrad. Mais cette appellation devra être changée à l'exportation : dans bien des langues, Jigouli est trop proche de gigolo, pas forcément très porteur. Ce sera donc Lada, qui désigne les grandes embarcations naviguant sur la Volga. Loin de ces complications, les Soviétiques lui préféreront le surnom familier de Kopeïka, dérivé du kopek, le centime du rouble. Mais pourquoi Kopeïka ? Parce qu'elle est bon marché, qu'elle ne coûte pas cher à l'usage ou parce qu'elle ne vaut pas un kopek ? ■

[1] Vladimir Ilitch Oulianov, dit Lénine, est né le 22 avril 1870 du calendrier grégorien, soit le 10 avril.
[2] Togliattigrad est une ville nouvelle située à 1000 kilomètres au sud-est de Moscou. C'est là que les autorités soviétiques choisissent d'installer l'usine automobile VAZ.
[3] VAZ (Voljski Avtomobilny Zavod) ou Usines automobiles de la Volga.
[4] Vittorio Valletta est président de Fiat et Alexandre Tarassov ministre soviétique de l'Industrie automobile.
[5] La FSO, ou Fabryka Samochodów Osobowych (Usine de voitures particulières), est créée en 1947 autour des voitures soviétiques GAZ. Elle signe un accord avec Fiat (1950) qu'elle concrétise seulement en 1966.
[6] Elle est proche de la Fiat 124 S.
[7] Institut central de recherche scientifique et d'automobile automotrice.
[8] Leonid Brejnev (1906-1982) est secrétaire général du Parti communiste d'Union soviétique, n°1 d'URSS.
[9] Dante Giacosa (1905-1996).
[10] RDA : République démocratique allemande (Allemagne de l'Est).

SUR VOTRE AGENDA

POURQUOI QUITTER MONTAUBAN ?

A l'occasion de la Journée nationale des véhicules d'époque qui aura lieu le dimanche 28 avril prochain, l'association "Ça Monte en bas" organise, sous la houlette de notre collaborateur et ami Hugues Chaussin, un rassemblement dont l'un des thèmes forts sera le centenaire Citroën. Plus de 150 véhicules sont attendus et de nombreuses animations sont planifiées tout au long de la journée, dont une grande parade au cœur de la ville. Rendez-vous place Lalaque, à Montauban, de 10h à 18h. **Infos sur www.cmeb82.fr ou en envoyant un mail à: jnvemontauban@gmail.com**



SUR VOTRE AGENDA

GAZO FÊTE LE PATRIMOINE

Dans le cadre des Journées européennes du patrimoine, *Gazoline* prépare une journée autour du patrimoine automobile et architectural le samedi 14 septembre à Lohéac, au sud de Rennes (35). Au programme : balades au road-book avec visites de lieux d'exception, pique-nique, baptêmes en voitures anciennes, visite du Manoir de l'Automobile et, sur réservation, dîner de clôture. Les choses sont en train de se mettre en place, on vous en dit plus très vite, mais cochez d'ores et déjà la date sur votre agenda.

Jean-Marc Navarro

La boîte à bouquins



HAUT DE GAMME

Marco Visani, notre essayeur italien, vient de publier, dans l'excellente collection "Le vetture che hanno fatto la storia" (Les voitures qui ont fait l'histoire) de l'éditeur italien Giorgio Nada, un ouvrage très complet sur les Fiat 130 berline et coupé. Même s'il est en italien, l'abondante illustration, les fiches techniques complètes et la facilité que l'on a aujourd'hui à traduire sur internet des passages que l'on ne comprend pas, en plus de la qualité globale de cette série et le peu de publication sur ce modèle précis, nous incitent à vous informer de sa sortie. Cet opus se distingue par son importante partie (très bien illustrée) consacrée à la genèse de ce modèle haut de gamme. Il est disponible sur le site de l'éditeur (www.giorgionadaeditore.it).

Fiat 130 berlina e coupé, Marco Visani, Giorgio Nada Editore, 2019, 96 p., format 270 x 242 mm, ISBN 978-88-7911-725-8, album cartonné souple, 28 euros.



Avec une architecture typique Esso et ses volucompteurs Boutillon, voici le Garage Grimaud des années 1960.

Collection Pierre Grimaud

SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BEAUME : GARAGISTE DE PÈRE EN FILS

Le garage peint aux couleurs de Kervoline, la marque d'huile lancée par les frères Quervel.

Suite à notre appel paru dans le n°263 concernant les garages tenus par des parents proches, un lecteur provençal nous a répondu. Voici l'histoire de ce bâtiment, situé à Saint-Maximin-la-Sainte-Beaume dans le Var. Laissons la parole à Pierre.

Texte **Dominique Pascal** et **Pierre Grimaud**
Photos **Collection Pierre Grimaud**

Comme Pierre Grimaud, envoyez-nous vos témoignages sur ces garages de France que vous avez bien connus ou dont vous avez entendu parler dans votre famille. Merci. Contact: *dpascal@hommell.com*



Un nid de 203 Peugeot dans différentes versions. Devant, la famille prends la pause.

« A la fin du 19e siècle, mon arrière-grand-père, Joseph Grimaud, était serrurier et armurier à Saint-Maximin-la-Sainte-Baume dans le Var. C'est de façon toute naturelle qu'il s'intéressa à la première automobile du village : une Turicum. Lorsqu'elle tombait en panne, ce qui arrivait très régulièrement, il allait la chercher avec l'aide des gamins du village qui la poussaient jusqu'à son atelier. Là, en autodidacte, il découvrait sa mécanique et fabriquait, au tour et à la forge, les pièces détachées pour la remettre en route… jusqu'à la prochaine panne. Rapidement, il exerça comme garagiste en association avec M. Magne et, installés au bord de la Nationale 7, ils assurèrent les dépannages et devinrent agent Rosengart, l'activité de serrurier étant maintenue de concert jusqu'à l'armistice de juin 1940.

Dans le même temps, rescapé des tranchées de la guerre 14-18 et bénéficiant d'un prêt avantageux réservé aux anciens combattants (maigre récompense), son fils Alfred Grimaud construisit, en 1932, route d'Aix, toujours à Saint-Maximin, un garage dédié à la réparation automobile, mais aussi à la fabrication mécanique avec une forge et un tour. Au cours des années 30, plusieurs panneaux seront apposés sur la façade : agent Peugeot, pièces Renault, Citroën Service. Une Buick torpédo de 1927, laissée sur place par un client en panne et sur laquelle la banquette arrière a été remplacée par une grue, sert de dépanneuse sur la Nationale 7 qui commence à voir passer beaucoup de voitures. Plus gros et plus puissant que les autres, ce véhicule, dont je n'ai à mon grand désespoir aucune photo, sera un outil providentiel. L'auto sera vendue à un collectionneur au début des années 70. Bouteille à la mer : s'il se reconnaît, qu'il me fasse signe.

A cette époque, tout est réalisé sur place, y compris le régulage des bielles, la fabrication des ressorts de suspension, les points de chaînettes sur les blocs fendus, le redressage des châssis, mais jamais de carrosserie ni de peinture. Rapidement, le garage devient agent Peugeot exclusif et le restera jusqu'à l'aube de l'an 2000. Les autres panneaux sont retirés sur demande formelle du constructeur.

Au cours des années de guerre, la branche automobile est en veille totale. C'est le tour et la forge qui font vivre l'entreprise. Entre 1945 et 1949, l'activité consiste essentiellement à remettre en route des voitures rescapées du conflit et souvent transformées en utilitaire. C'est le temps où l'on faisait "avec ce qu'on avait", comme livrer une 202 à 50 km avec moins de 2 litres d'essence, entendre des demandes saugrenues du style : "Ma C6 découpée en benne à vendange consomme trop, vous ne pouvez pas retirer deux cylindres?" 60 ans plus tard, mes parents en rigolaient encore! Dans les années 1950, le secteur devient florissant et les deux fils d'Alfred travaillent au garage. Les 203, surtout en version camionnette, se vendent comme des petits pains dans cette partie agricole du Var. Jusqu'en 1953, elles seront même plus chères d'occasion que neuves, les délais d'attente étant immenses. Tous les étés, la N7 n'est qu'un vaste bouchon, les joints de culasse claquent à tour de bras. Une Jeep rallongée avec cabine en tôle et un Dodge dépanneuse remplacent la Buick et tournent tous les jours.

Les relations entre les gens et leur voiture étaient très différentes : certains clients laissaient leur véhicule à l'année au garage et venaient le chercher lorsqu'ils en avaient besoin. Un original faisait en sorte que sa 4 CV découvrable bordeaux soit stationnée avec les valves en haut! Allez savoir pourquoi? Il y avait des anciens militaires qui possédaient le permis mais n'avaient jamais pris le volant : on leur apprenait donc à conduire avec l'auto qu'il venait d'acheter. Le rapport avec le client n'était pas non plus le même. Celui-ci était considéré comme "un ami à qui il faut rentre un service impeccable, car c'est grâce à lui qu'on vit".

Le client est considéré comme un ami à qui il faut rentre un service impeccable

Au milieu des années 50, la station à essence se modernise en adoptant le style typique de cette époque. Au même moment, les travaux de mécaniques générales (tournage, forge) cessent progressivement. Pour les véhicules agricoles, un mécanicien du concessionnaire Massey-Ferguson intervient chaque semaine au garage sur les tracteurs et le matériel. Malheureusement, fin des années 60 début 70, le grand-père, si moderne en son temps, refuse, comme beaucoup d'ancien de "14", cette société de consommation qui les oublie. Désireux de rester le seul maître à bord, il est réfractaire à tout changement de cet outil de travail qu'il a brillamment construit. Cela mènera à la rupture de cette épopée familiale.

Tout va alors trop vite, le "grand garage Peugeot" des années 30 devient trop étroit, trop étriqué, son outillage n'a pas évolué avec son temps. Bref, la messe est dite, il se transformera en banque et en boulangerie dans les années 2000. Mais avant cela, un repreneur étranger à la famille aura réussi à maintenir vaillamment l'activité et le panneau Peugeot des années 80 jusqu'à la fin du XXe siècle.

J'ai quitté à regret, le mot est faible, ce garage quand mon père l'a fuit. J'avais douze ans, c'était en 1980, mais il m'a marqué pour la vie. Jouer dans les épaves de 203, 403 ou d'Austin 1300 abandonnées derrière le bâtiment, dans une 304 cabriolet neuve ou dans une Floride d'occasion, m'amuser avec le gadget suprême : les vitres électriques du cabriolet Peugeot 504 du docteur, fouiner dans les documents constructeurs d'une autre époque, les fûts de 200 litres pleins de bougies usées (???), sans parler du plaisir absolu de partir en dépannage avec mon père dans la benne de la Jeep, grandir en totale liberté, c'était comme vivre dans un parc d'attractions. Evidemment, j'ai fait carrière dans l'automobile, le contraire n'a jamais été envisageable, et mes loisirs consistent en grande partie à restaurer des voitures anciennes, pas mal de Peugeot d'ailleurs, ceci expliquant cela.

Tout ce qu'il me reste à part des souvenirs inoubliables, c'est le torpédo 177M, les phares d'origine de la Buick et la plupart des plaques émaillées – à l'exception des Peugeot. Pour moi, la plus douce des odeurs est celle du cambouis, mais pas n'importe lequel, celui d'un garage Peugeot des années 70. Je la retrouve souvent dans mon atelier après avoir vidangé le pont d'une 402 ou d'une 203. Le secret, c'est l'huile froide, celle à base de ricin utilisée durant les 50 ans de pont à vis sans fin Peugeot: affreuse senteur dans l'absolue, la meilleure qui soit au monde pour moi. » ■



Tenant bien la route, freinant "sec" et dotée d'un moteur volontaire, la Traction Légère est une voiture dynamique qui, avant guerre, avait bien peu de concurrentes de son niveau.

Sommaire



Citroën Traction

L'attraction éternelle

Première traction avant de grande diffusion, cette Citroën est l'un des modèles majeurs de l'histoire automobile. Après avoir connu des débuts pour le moins difficiles, un nombre incroyable d'évolutions, traversé un conflit mondial et transmis son héritage technologique à sa remplaçante la DS, cette véritable icône a directement basculé, dès les années 70, de la vie active à la collection. Nous vous proposons de retracer par le détail le parcours unique d'une belle dame qui ne fait vraiment pas ses 85 ans.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Roues Michelin Pilote jaunes, fins pare-chocs cintrés et calandre peinte à chevrons creux: la Traction Légère d'avant-guerre a très fière allure.

Pour ouvrir ce dossier, nous avons choisi de vous présenter une 11 BL d'avant-guerre, un modèle "38" dans un très beau jus d'origine évidemment équipé de ses roues Pilote. Voici une auto qu'il vaut mieux ne pas prendre à la légère.

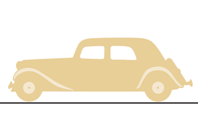

Quelques subtilités permettent de distinguer une avant-guerre d'une après-guerre. Parmi celles-ci figure ce petit arrondi situé sur la pointe inférieure des ailes avant.

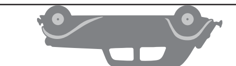

Preuve que la lame de pare-chocs est d'époque: elle est toujours rivetée, comme à l'usine.

Au départ, nous voulions une 11 BL Perfo de 1939. D'abord parce que nous souhaitions présenter une Traction d'avant-guerre, ensuite car il n'était pas question de tomber dans la facilité. La 7A des origines, nous l'avons déjà traitée il y a quelques années dans *Gazoline* (n° 218). Restait un joli modèle à roues Pilote, pourquoi pas dans un beau jus d'origine. Après des échanges avec la Traction d'Occitanie, c'est la Traction Universelle qui nous a fourni la perle rare. Certes, il ne s'agit pas de la "Perfo" dont nous rêvions, mais d'un modèle de 1938 à côté duquel il aurait été dommage de passer. Tout d'abord parce que son propriétaire, Patrick Vamelle, est un pro de la Traction (l'Atelier des Chevrons) qui connaît ces autos jusqu'au-dessous des ongles tellement il soigne celles de ses clients (nous devrions d'ailleurs utiliser l'imparfait, car Patrick sera à la retraite le 1er avril 2019). De plus, malgré sa puissance inférieure, une Légère "non Perfo" bien réglée est très loin de démériter. Elle peut même s'avérer extrêmement surprenante.

Alors qu'il soulève l'un des capots de son auto pour m'en faire découvrir le moteur, Patrick juge bon de me prévenir: «Tu vas voir, elle va pas mal. Elle ne fait peut-être que 46 ch, mais ils y sont tous». Et lorsque je l'interroge sur celle qui lui appartient depuis une douzaine d'années, il me livre quelques détails intéressants: «Elle a été achetée neuve par un médecin de l'Allier et elle est toujours, 85 ans et une guerre plus tard, dotée de sa peinture d'origine. A part sans doute les jantes, dont le jaune me semble moins orangé qu'il ne devrait l'être.» Il s'agit là du troisième atout de cette Citroën rigoureusement authentique, probablement jamais accidentée et dont la plupart des pièces, à part celles d'usure, n'ont pas été touchées depuis leur assemblage dans l'usine de Javel au début de l'été 1938. Patrick s'est contenté de refaire toute la mécanique «avec des pistons creux comme à l'origine», précise-t-il, de remplacer les amortisseurs par des Koni («les meilleurs», dixit Patrick), de faire rectifier les tambours chez Patrice Camerano, de régler les freins à la perfection avec l'outillage d'époque ou encore de restaurer entièrement la crémaillère de direction. Il en résulte une voiture comme je les aime: jamais mise en pièces et exempte du moindre défaut de fonctionnement. Pas un jeu n'est perceptible, aucun "cloc" ne se manifeste, la marche du moteur est optimale alors que le passage des rapports se fait toujours en douceur. Bref, un véhicule où tout est bien graissé et qui procure l'intense satisfaction de pouvoir traverser la France à tout moment, sans peine et sans craindre la panne.

Cette Traction est toujours, 85 ans et une guerre plus tard, dotée de sa peinture d'origine









En 23 ans de carrière, la Traction a connu de nombreux changements de calandre. Ici, on est devant celle spécifique aux 11 Légère d'avant-guerre, de couleur noire avec une baguette de tour polie ainsi qu'une paire de chevrons creux et peints. Notez l'enjoliveur de trou de manivelle, un accessoire monté à l'époque sur l'auto, sans doute en même temps que les sabots d'ailes.



Bien peu de Traction sont encore équipées de leur doublure de couvercle de coffre arrière en bois d'origine.



La carrosserie "légère" est probablement la plus équilibrée de toutes.

J'ai eu ce ressenti dès les premiers tours de roues. La Traction est une auto solide, à l'entretien facile, qu'il est possible de faire rouler longtemps sans se ruiner. C'est sans doute aussi pour cela qu'elle connaît un succès intact depuis les années 30. A son volant, l'impression de sécurité est réelle, sauf évidemment pour qui n'a jamais conduit une ancienne. Passée cette désagréable lourdeur en manœuvres, la fidélité de la direction permet de savoir où l'on place ses roues, un sentiment renforcé par la bonne accroche des pneus Michelin. Aujourd'hui encore, le modernisme de la Traction est



Initialement, les Traction possédaient deux orifices de remplissage d'essence (à gauche et à droite) afin de ne pas avoir à choisir son côté à la station-service. Depuis octobre 1935, il n'y en a plus qu'un à droite.



Les belles jantes Michelin Pilote apparues début 1938 ont permis l'adoption des pneus larges basse pression du même nom. Ce montage a sensiblement modifié le centre de gravité, mais a imposé un changement du couple conique afin d'adapter la démultiplication finale à la nouvelle circonférence des roues.

Patrick Vamelle et sa Citroën 11 BL de 1938

"Matching Numbers"

Comme beaucoup d'amateurs de Traction, Patrick Vamelle s'est mis un jour à la recherche d'une 11 BL Perfo d'avant-guerre. Seulement voilà, la bête se fait rare et les amateurs ne manquent pas. Laissons Patrick nous raconter la suite de l'histoire: «Je cherchais une "39" conforme à l'origine. J'en ai déniché une sur annonce, à La Bourboule, mais elle m'a échappé. Je me suis donc remis en quête de la perle rare sans vraiment trouver mon bonheur. Et puis un jour, toujours sur une annonce, j'ai vu cette "38". A part le moteur, les deux autos sont très proches et j'ai estimé que ça valait le coup de se déplacer jusque dans le centre de la France. Quand une voiture est susceptible de m'intéresser, je ne demande pas une quantité de photos, je vais la voir et je me fais ma propre idée. Souvent, j'ai été déçu… Lorsque je suis arrivé à Menetou-Salon, le propriétaire a ouvert la porte d'un garage et j'ai vu le derrière de la 11. Il ne m'en a pas fallu davantage pour que je me dise: ce sera celle-là et pas une autre. L'auto était entièrement dans son jus, très bien conservée, sans défauts majeurs de carrosserie, sans corrosion, tous les ouvrants bien alignés. La mécanique fonctionnait malgré un nez de démarreur cassé, mais le moteur était très fatigué. Le montage, pendant la guerre, d'un gazogène sur le véhicule a provoqué une usure prématurée, comme j'ai pu le constater lorsque j'ai déculassé: il y avait presque des trous dans les soupapes. Son historique explique cette transformation temporaire. La Citroën a été vendue neuve en juillet 1938 à un médecin de l'Allier et celui-ci devait avoir un *ausweis* pour circuler. Le monsieur a remplacé sa Traction quelques années après la guerre, puis il l'a remisée dans une grange avant de la vendre au début des années 90 à une personne du Cher, celle à qui je l'ai achetée. C'est donc une troisième main, totalement "Matching Numbers"». ■



Austère, la planche de bord se veut avant tout pratique et fonctionnelle. Trois leviers différents ont équipé les Traction au cours de leur carrière. En raison de sa forme, celui-ci a reçu le surnom de "queue de vache".



épatant. Partis de Saint-Maur-des-Fossés, nous avons mis le cap à l'Est, par la Nationale 4, direction la Seine-et-Marne. Dans le trafic, la 11 BL est tout à fait à l'aise, même si son freinage, d'une autre époque, nécessite une vigilance accrue. Une fois échappés de la fourmilière, c'est-à-dire parvenus de l'autre côté de la Francilienne, nous arrivons sur un terrain plus propice à l'appréciation de cette voiture. Je dois l'avouer, j'ai été bluffé par la vaillance du moteur. Impeccablement refait, réglé aux petits oignons et équipé de son allumage électronique, le 4 cylindres culbuté se montre suffisamment énergique pour ne jamais avoir l'air de manquer de ressource. Pour un peu, il donnerait envie de "faire la course" au feu rouge. Quant à la tenue de route, elle est irréprochable. La très bonne conception de l'auto alliée à la qualité des amortisseurs Koni ainsi qu'aux "X" clermontois en 165 par 400 permet d'adopter une conduite dynamique sans risquer de se décomposer à l'approche du premier virage. Il faut ajouter le surbaissement permis par les pneus Michelin X qui modifie sensiblement le centre de gravité. Pourquoi pensez-vous que les 11 BL ont été choisies à la fois par la Gestapo et par les maquisards? Tout simplement parce qu'elles passaient plus vite que les autres dans les virages.

S'il ne peut pas être qualifié de puissant, le freinage répond instan-



La voiture étant entièrement dans son jus, la sellerie porte évidemment les traces du temps. Tous ces stigmates participent du charme d'une auto dont la configuration est désormais exceptionnelle. A noter que le client n'avait le choix ni de la couleur, ni du tissu de la sellerie.



Parfaitement lisible et situé en face du conducteur depuis mai 1936, le compteur promet 135 km/h. Tablez plutôt sur un bon 110. Le remontoir de gauche permet de régler la pendulette, celui de droite commande le compteur journalier.



Malgré ses modestes 46 ch, le moteur 11 CV se défend vaillamment.

Passeport technique Citroën 11 BL (11 BL Perfo) avant-guerre

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV. Bloc et culasse en fonte, chemises humides en fonte. Un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en ligne par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en fonte supporté par trois paliers, antifriction par bagues régulées, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages, pas de filtre à huile ■ **Cylindrée :** 1 911 cm³ ■ **Alésage x course :** 78 x 100 mm ■ **Puissance maxi :** 46 ch (56 ch) à 3 800 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 5,9:1 (6,2:1) ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps horizontal Solex 30 FHD (simple corps inversé Solex 35 FATIP ou FPAI), pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** par batterie 6 V, dynamo, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide avec pompe mécanique.

TRANSMISSION

Traction avant par joints de cardans doubles ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 3 rapports, dont 2 synchronisés et silencieux + MAR. Levier au tableau de bord ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,261 – 2e : 0,470 – 3e : 0,785 – MAR : 0,196 ■ **Rapport de pont :** 8 x 31.

STRUCTURE

Berline 4/5 places ou roadster. Coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieur et triangle supérieur oscillants, barres de torsion longitudinales et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues semi-indépendantes par essieu cruciforme oscillant, demi-barres de torsion transversales, tirants de liaison longitudinaux et amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en tôle ajourée 400 mm type Michelin Pilote ■ **Pneus :** 165 x 400 ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 6,60 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,38 x 1,67 x 1,52 m ■ **Empattement :** 2,91 m ■ **Voies AV/AR :** 1,37/1,35 m ■ **Poids :** 1 060 kg (à vide).

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 110 km/h (120 km/h).

PRODUCTION

Janvier 1937 à juin 1942 : 96 567 exemplaires de 11 BL "avant-guerre", dont 315 type 11 AM en 1937 et 558 roadsters en 1939. Moteurs Perfo dès mars 1939 ; la production des 11 Légère reprendra progressivement en juin 1945 ■ **Prix en 1938 :** 23 800 F (berline), 29 700 F (coupé), 29 700 F (cabriolet) ■ **Type Mines :** 11 BL ■ **Nuancier (berline) :** noir ou monochrome, roues Stop jusqu'en janvier 1938 puis roues Pilote jaune bouton d'or (assorties à la carrosserie sur monochrome), intérieur en drap gris ■ **Puissance fiscale :** 11 CV.

COTATION

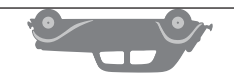
Si les Traction d'avant-guerre sont souvent privilégiées par les puristes, quelques versions, à l'image de cette 11 BL, combinent le charme de l'ancien et l'agrément d'une auto plus moderne. Voilà pourquoi les 11 BL d'avant-guerre sont si recherchées et relativement cotées. N'espérez pas dégoter une voiture convenable à moins de 12 000 euros. Un exemplaire parfait se vendra plus de 15 000 euros et une "Perfo" jusqu'à 20 000 euros.



Cette Traction de 1938 est l'une des dernières à être équipées d'un carburateur horizontal. A compter de l'apparition du moteur Performance en 1939, toutes recevront un carbu inversé.



Dès novembre 1934, Citroën abandonne le moteur flottant au profit d'une suspension à ressort concentrique dite "Pausodyne".



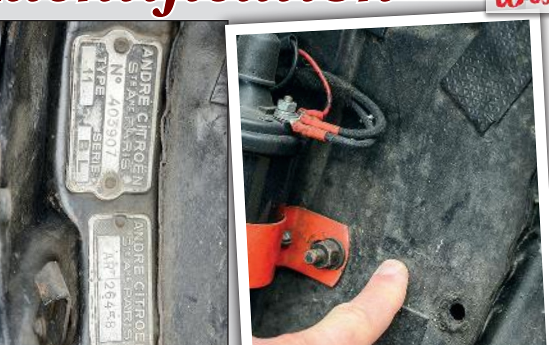

La Traction illustre parfaitement ce que la grande série savait faire dans les années 30

tanément lorsque le pied écrase la pédale du milieu. En prime, la voiture ralentit bien en ligne, ce qui est également un gage de sécurité. Maintenue en excellente condition, une Traction est en mesure de générer d'intenses satisfactions à son conducteur et à ses occupants. Cet exemplaire en est la parfaite illustration. Pour en avoir conduit d'autres, nettement plus brillantes de carrosserie mais loin d'être aussi soignées que celle-ci, je mesure, une fois de plus, combien le bon état mécanique et la qualité des réglages sont une garantie de sécurité, de fiabilité et de plaisir.

Du point de vue de l'ambiance, la Traction marque un peu le pas. Moins raffinée que certaines concurrentes plus confidentielles mais aussi plus coûteuses, elle témoigne de ce que la grande série savait faire dans les années 30. Ainsi, on trouve de la tôle peinte couleur carrosserie sur la planche de bord – contrairement à Renault qui offrait une jolie imitation bois –, une sellerie sans fantaisie, des tapis de sol en caoutchouc et un volant trois branches en bakélite noire. Plus riche, le compteur de vitesse, très lisible, accueille également un compteur journalier, une jauge à essence relativement fiable, un ampèremètre et une sympathique pendulette. La préhension du volant est bonne, alors que le levier de vitesse coudé afin d'éviter le genou et la cuisse du conducteur tombe bien sous la main. Mine de rien, l'ergonomie a été étudiée. Evidemment, la première n'est pas synchronisée. La deuxième et la troisième le sont, mais la lenteur des synchroniseurs de l'époque impose de bien laisser retomber le régime et de décomposer les mouvements. S'il est d'ailleurs un seul véritable reproche que l'on puisse faire à la Traction, c'est de n'avoir jamais été équipée d'une boîte 4, même dans les années 50. Ceci est d'autant plus regrettable que l'adoption des quatre vitesses était souhaitée par André Citroën lui-même. Reste que ce passage de vitesse ne pose pas de problème, sauf si l'on souhaite conduire son ancienne comme une moderne. Mais alors autant en acheter une, n'est-ce pas? Comme je l'ai déjà dit à l'occasion de l'essai du cabriolet Georges Irat, s'il y a un point à améliorer sur une avant-guerre, c'est bien l'éclairage, d'autant plus en six volts. Patrick n'est pas contre les modifications, à deux conditions: qu'elles apportent un surcroît de sécurité et qu'elles soient totalement réversibles. Ainsi, notre ami conseille ce qu'il a fait sur sa Traction, c'est-à-dire le montage de deux feux arrière au lieu d'un seul côté plaque et l'utilisation de lampes à LED. Le résultat est saisissant: les lanternes arrière brillent fort, l'auto est parfaitement repérable dans la circulation et le conducteur n'a jamais été aussi serein. Comme quoi, le bonheur tient à bien peu de choses: une Traction, quelques gouttes d'essence et une boîte d'ampoules. *What else?* ■

Merci à Patrick Vamelle (L'Atelier des Chevrons, atelierdeschevrons.com) pour son entière disponibilité et le prêt de sa splendide 11 BL. Nous tenons également à remercier le club de la Traction Universelle, en particulier Jean-Louis Poussard et Dominique Bellière pour leur aide précieuse, ainsi que Patrick Menet (Pat2D).

Identification



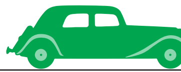
Plaque constructeur et plaque de coque: rivetées sur le jambonneau droit.

Frappe à froid: à gauche de la bobine (n'est pas toujours présente).



Numéro de moteur: plaque fixée à la base du bloc, côté droit.

Les Traction Légère sans malle ont un charme inimitable. Le porte-bagages Supless n'est pas un accessoire superflu si l'on tient compte de la faible capacité du coffre.





GESTATION ÉCLAIR, ACCO



Avril 1934: trois Traction de présérie, accompagnées ici d'une 10 HP, parcourent les routes de France pour des tests d'endurance.



Argumentaire commercial de 1934. Notez le tarif de 17 700 F qui multiplie les références au nom du modèle.



L'usine de Javel a été construite pour permettre de fabriquer la Traction à des volumes importants. Ici, l'une des premières 7 CV en bout de chaîne.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, la crise économique dite "de 1929" qui a durement touché l'Europe dès 1932 aura donné naissance à quelques automobiles majeures. La Citroën Traction est sans doute la plus emblématique de cette génération. Car si André Citroën est un novateur, un ambitieux, un audacieux, le remplacement prématuré des 8, 10 et 15 CV baptisées Rosalie, sorties en octobre 1932, illustre une autre caractéristique du patron: sa formidable réactivité. A peine lancées, ces trois autos se cassent le nez sur le mal financier qui gangrène la planète. Cela aurait pu passer si la concurrence avait manqué de bonnes idées. Hélas pour Citroën, il en est tout autrement. Quasiment tuées dans l'œuf, les très classiques Rosalie sont donc condamnées à s'effacer derrière une nouvelle… nouveauté. A la sagesse qu'il a privilégiée quelques mois auparavant, André Citroën choisit d'opposer l'audace d'un modèle en tous points novateur. Quitte à changer les choses, autant le faire à fond!

La conception de la future Citroën est confiée à André Lefebvre, l'un des ingénieurs les plus en vue du moment, ancien collaborateur de Gabriel Voisin, qui aura fait ensuite un passage chez Renault. Fraîchement débauché, cet homme de 39 ans doit relever un challenge que beaucoup pensent impossible: il dispose de treize mois pour réaliser la voiture du futur. Rien que ça. La principale caractéristique voulue par André Citroën est l'adoption des roues avant motrices, une architecture qui n'a pas encore été éprouvée à l'échelle industrielle. Celle-ci présente de nombreux avantages: un abaissement du centre de gravité, une répartition des masses favorable, un poids réduit, l'ensemble étant bénéfique au comportement routier. En prime, l'absence d'arbre de transmission permet de supprimer le tunnel central, améliorant de ce fait l'habitabilité. Réticents devant autant de changements, les personnels des bureaux d'études de Javel, son directeur en tête, ne sont pas au bout de leurs peines. En effet, Lefebvre ambitionne également de révolutionner la suspension en installant des barres de torsion longitudinales et transversales en lieu et place des très lourds "paquets de lames" utilisés communément en 1933. Les quatre roues indépendantes – à l'arrière, elles seront en réalité semi-indépendantes – que prévoit Lefebvre sont également à mettre au crédit du comportement dynamique. Un deuxième ingénieur est dépêché pour l'étude du moteur. Il s'agit de Maurice Sainturat, ancien des grandes maisons que sont Hotchkiss, Delaunay-Belleville et Delage. Ce dernier opte pour un quatre cylindres culbuté à chemises humides (pour permettre des augmentations de cylindrée à moindre coût) dont la capacité initiale de 1303 cm^3 est réputée suffisante pour permettre des performances équivalentes aux 1600 de l'époque tout en garantissant une moindre consommation. Clairement, Citroën veut que sa future 7 CV surpasse toutes les 8 CV. Il souhaite également moderniser la boîte de vitesses en montant un convertisseur de couple hydraulique inspiré du dispositif inventé quelques années auparavant par Sensaud de Lavaud. Hélas, le manque de temps ne permettra pas la mise au point de cette transmission, abandonnée la mort dans l'âme après de très lourds investissements. Afin que l'auto puisse être lancée dans les délais, une boîte classique à trois rapports mécaniques, dont deux synchronisés, sera finalement réalisée dans le carter initialement prévu pour la boîte authentique en seulement… quinze jours.

Enfin, un troisième homme débarque dans l'équipe. Il s'agit de Flaminio Bertoni, un jeune styliste italien qui va prendre à sa charge le design de la future voiture à coque tout acier que sera la Traction. Ne cédant à aucune mode, à aucun code, Bertoni ne répond pas uniquement aux sirènes de l'aérodynamisme. La robe de son auto sera singulière. Elle sortira tout droit de son imagination et devra accompagner les avancées technologiques que dissimule le véhicule. Des essais en soufflerie, ainsi que le coefficient de traînée qui en découlera, démontreront l'approche sérieuse et non opportuniste de Bertoni.

Même s'il prend des risques considérables avec sa future auto, André Citroën voit grand. Il fait ériger en un temps record une usine ultramoderne au quai de Javel à Paris. Son inauguration en grande pompe donne lieu à un banquet auquel sont conviées 6500 personnes. Citroën a même le culot d'inviter son meilleur concurrent, Louis Renault,



Cette photo a été prise dans le grand hall de livraison de l'usine Citroën de Javel. Des 7 et 11 CV y sont rassemblées pour une séance photo en vue du Salon 1934.

Citroën Traction





UCHEMENT DOULOUREUX

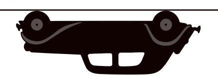
1er catalogue de la 7 CV en 1934.

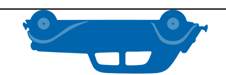
Citroën Communication

à admirer ses nouvelles installations. Mais ce lustre de pacotille dissimule une réalité glaçante: pressé par l'imminence d'une faillite de ses affaires, André Citroën exige que la nouvelle 7 CV soit dévoilée le 24 mars 1934 à l'occasion d'une réunion privée à laquelle sont invités les principaux actionnaires de l'entreprise. La présentation officielle a lieu ensuite, le 18 avril, dans le hall d'exposition parisien situé place de l'Europe. Le véhicule fait sensation, mais l'enthousiasme cède rapidement place à l'inquiétude: manquant cruellement de mise au point, la 7 CV est pétrie de défauts qu'il va falloir éliminer dans l'urgence. En effet, elle doit être commercialisée dans tout juste un mois…

Outre de mauvaises soudures, une coque soumise à d'importantes déformations, un affaissement du train arrière, un souci de refroidissement moteur et des freins peu endurants, l'auto doit également composer avec un pignon de troisième fragile, des bruits de cardans, des bris de fusées, un jeu dans la direction et des ruptures de ligne d'échappement. Cela fait beaucoup pour une (seule) auto toute neuve! A cela, il faut ajouter le manque de préparation d'un réseau de réparateurs qui ne connaît rien à ce véhicule tellement différent des précédents. Bref, c'est la grosse pagaille chez Citroën.

Heureusement, les vices du véhicule seront supprimés les uns après les autres, jusque dans le courant de l'année 1936. Heureusement aussi, la version 7A à moteur 1303 cm^3 aura été éphémère en raison des performances trop justes de son moteur. Deux mois à peine après sa sortie, cette dernière est remplacée par les 7 B (9 CV) dont le 4 cylindres est porté à 1529 cm^3 et la vitesse à 100 km/h, contre 90 auparavant. Les débuts commerciaux, laborieux, précipitent plusieurs décisions. D'abord l'abandon de la très ambitieuse 22 CV à moteur V8, ensuite la sortie hâtive d'une 7 Sport (11 CV) dotée d'un moteur porté à 1911 cm^3 et 46 ch, contre 35 ch pour la 7 B. Capable d'un vrai 110 km/h, cette version en tout point homogène est telle qu'aurait dû être la Traction dès son lancement. La première des 11 CV ne se vendra hélas pas suffisamment pour combler le gouffre financier dans lequel l'entreprise s'est trouvée plongée. Avec moins de 28000 véhicules diffusés depuis le mois de mai, la société est mise en faillite le 21 décembre 1934. Repêchée in extremis, elle devra son salut à la famille Michelin qui deviendra actionnaire majoritaire, injectera des capitaux nécessaires et permettra la poursuite de l'activité. La suite démontrera qu'il aurait été dommage que l'aventure s'arrête aussi tôt. En effet, celle que tout le monde finira par appeler Traction connaîtra, passés ses débuts difficiles, une admirable carrière jusqu'en 1957. Décédé en juillet 1935, André Citroën n'aura hélas pas eu la chance d'assister à la brillante réussite de sa dernière voiture. ■





LES GRANDES DATES

Conçue en quelques mois pour faire face à la concurrence, la Traction a évolué par petites touches en plus de 20 ans de carrière. Un grand nombre de versions se sont succédé et chacune d'elles a connu ses propres changements, importants ou de détails. Voici les grandes dates qui ont jalonné la vie de cette icône de l'automobile.


Traction 7A.

Gaëtan Lamarque

24 MARS 1934
Présentation officieuse de la 7 CV aux actionnaires de l'entreprise et aux principaux concessionnaires.

18 AVRIL 1934
Présentation officielle à la presse de la **Citroën 7 A** (moteur 1303 cm³, 32 ch).

19 AVRIL 1934
Mise en production du modèle dans les nouvelles usines du quai de Javel.

3 MAI 1934
Livraison du tout premier exemplaire.

JUIN 1934
La 7 A (reconnaissable à son essuie-glace unique et à son échappement vertical avant) est abandonnée au profit de la **7 B** (9 CV, moteur 1529 cm³, 35 ch, échappement à l'arrière) disponible désormais en berline, faux-cabriolet deux/quatre places et roadster deux/quatre places.
Apparition de la **7 Sport** (11 CV, 1911 cm³, 42 puis 46 ch).

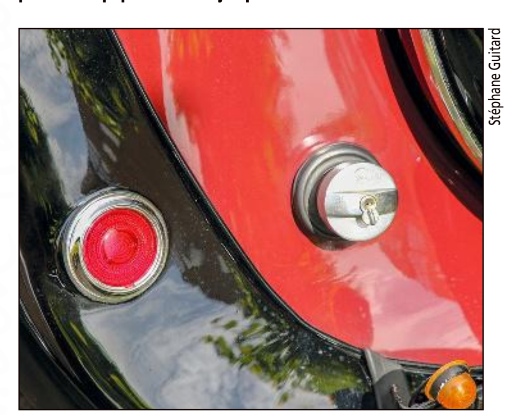
JUILLET 1934
7 S : abandon du pavillon en simili au profit d'un toit entièrement tôlé (livraison tardive des presses permettant l'emboutissage du pavillon). La Traction devient ainsi la toute première voiture au monde de grande série dotée d'un pavillon embouti "sans couture".

OCTOBRE 1934
La 7 S devient **11 AL** (même présentation, même mécanique).
Abandon du moteur flottant sur toute la gamme au profit d'une suspension dite "Pausodyne".
La **7 C** (9 CV, moteur 1628 cm³ à course allongée, 36 ch) succède à la 7 B pour des raisons de standardisation de cotes moteur. La traverse arrière de type caisson est remplacée par une traverse tubulaire.
Nouveau modèle 11 A à carrosserie plus longue et plus large (communément appelée par la suite **11 Normale** ou **11 Large**) et nouvelle carrosserie à six glaces (conduite intérieure cinq/six places et familiale sept/neuf places).
Présentation au Salon de Paris de la **22 CV** (Moteur V8, 3822 cm³, 100 ch, 140 km/h, berline, roadster, familiale) dont la commercialisation est annoncée. La situation


Stéphane Guitard
La calandre toute chromée et les phares à verres plats ont équipé les 7 et 11 jusqu'en octobre 1935.


Stéphane Guitard
Hormis pour la 15-Six qui n'en possédera jamais, les volets d'aération subsisteront jusqu'en mai 1946.


Archives Citroën
La 22 (ici une limousine de 1934), reconnaissable à ses phares intégrés aux ailes, ne sera jamais mise en production.


Stéphane Guitard
Jusqu'en octobre 1935, les Traction disposaient de deux orifices de remplissage de carburant. Ici, celui de gauche qui disparaîtra à cette date.


Faux-cabriolet 7B 1934. Remarquez la flamme chromée sur la portière, dont la forme est spécifique à cette carrosserie et différente de celle du cabriolet roadster.


Traction 7C.


Traction 11 familiale 1935.

extrêmement préoccupante de l'entreprise conduira à son abandon prématuré.

21 DÉCEMBRE 1934

Mise en liquidation judiciaire de l'entreprise Citroën. Principal créancier, Edouard Michelin appliquera une administration rigoureuse et confiera la direction des usines du quai de Javel à Pierre Boulanger. Ecarté de la gestion de son entreprise, André Citroën est contraint de quitter l'usine.

JANVIER 1935

Nouvelles ailes avant munies de grilles rondes dissimulant les avertisseurs.
Une partie non négligeable de la clientèle ne souhaitant pas se "convertir" aux roues avant motrices, la reprise de la production des conduites intérieures type Rosalie est décidée. Dans un premier temps, seules une berline commerciale 10 CV (ancien moteur Rosalie) et une six glaces commerciale (nouveau moteur 11 CV monté à l'envers) sont inscrites au catalogue.

AVRIL 1935

7 C et 11 AL: après le remplacement des amortisseurs à friction par des amortisseurs télescopiques, montage d'un nouveau train avant renforcé et d'un essieu arrière à section cruciforme, caisse plus rigide.

3 JUILLET 1935

Décès d'André Citroën.

OCTOBRE 1935

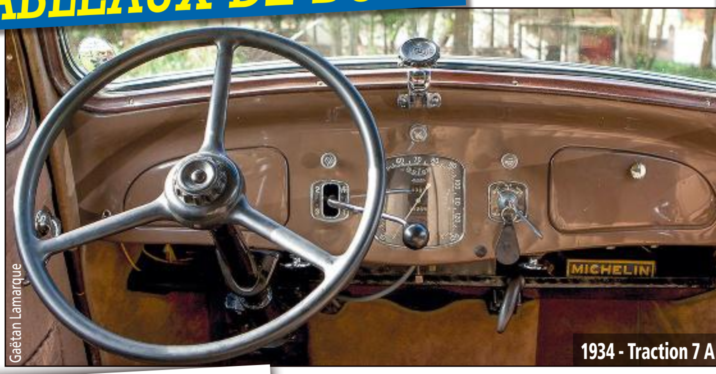
Calandre chromée remplacée par une calandre cuivre laquée avec chevrons plats en aluminium à l'extérieur peints de la couleur de la caisse, plaque minéralogique à l'arrière gauche, tôle de pavillon bombée. Les phares plats laissent place à de phares à verre bombé. Déplacement des poignées chromées d'ouverture des volets de capots (une à l'avant, une à l'arrière). Suppression des deux goulottes de réservoir au profit d'un seul orifice côté droit. Fin de la malle borgne avec l'apparition d'un couvercle de coffre arrière.

DÉCEMBRE 1935

Modification de la suspension "Pausodyne" (bague au lieu du support élastique).

LES TABLEAUX DE BORD

Difficile d'être totalement exhaustif dans les modifications de détails tant celles-ci ont été nombreuses. Voici quelques-unes des évolutions majeures de la planche de bord.

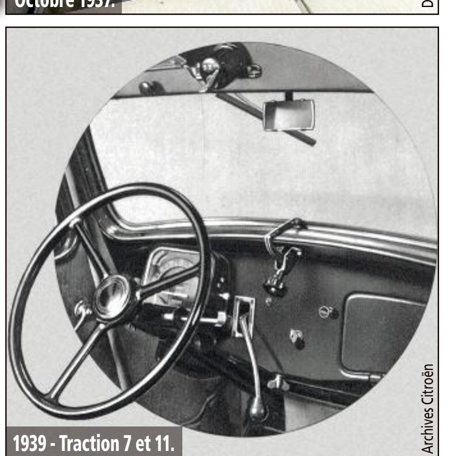


1934 - Traction 7 A.


1935 - Traction 7 B et 7 S.


Octobre 1937.


1938 - Traction 15-Six.


1939 - Traction 7 et 11.


Juin 1950 à avril 1952 - Traction 15-Six.


Juillet 1952.

MAI 1936

La direction Gemmer fait place à une crémaillère. Nouveau collecteur d'échappement à sortie avant. Déplacement du tableau de bord: auparavant au milieu de la planche, désormais du côté gauche, face au volant. Remplacement optionnel de la banquette avant trois places par deux sièges séparés. Abandon des jantes Michelin Stop en faveur de roues à cinq tocs.

JUIN 1936

Volet d'auvent unique (au lieu de deux précédemment).

FÉVRIER 1937

Nouvelles dénominations pour les 11 A et 11 AL: **11 B** et **11 BL**.

COURANT 1937

Toute petite série (315 exemplaires) d'une **11 AM** sur caisse de 11 BL à la finition luxe et de performances supérieures. Cette version marginale préfigure les futures 11 Performance.

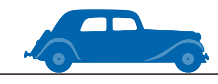
JUIN 1937

Suppression des grilles d'avertisseurs sur les ailes car ils sont désormais fixés sur le nez de la boîte de vitesses.
La culasse des 11 CV affiche un "11" moulé dans la fonderie.

OCTOBRE 1937

Tableau de bord sur fond noir incluant une pendulette, commodo de phares/Klaxon "poussant/tournant". Changement d'appellation pour le faux-cabriolet dénommé





LES JANTES


1934 à début 1938: Michelin Stop + enjoliveurs à calotte chromée (avec pneu Superconfort Stop).


Jusqu'à 1938: roues optionnelles + enjoliveurs chromés.


Début 1938 à fin 1946: Michelin Pilote (avec pneus Michelin Pilote) jaunes (7 et 11 BL).


Début 1938 à fin 1946: Michelin Pilote (avec pneus Michelin Pilote) rouges (11 B).


Début 1938 à fin 1946: Michelin Pilote (avec pneus Michelin Pilote) ivoire (15-Six).

Début 1938 à fin 1946: Michelin Pilote (avec pneus Michelin Pilote) assorties couleur carrosserie si teinte autre que noir.


1947 à mai 1952: Michelin BM (pour Bon Marché, dites aussi Brevet Michelin) pleines + enjoliveurs à calotte chromée (11).


1947 à mai 1952: Michelin BM pleines + enjoliveurs rainurés chromés (15-Six).


avril, mai 1950: Lambert-Nivelles + enjoliveurs à rainures.


Mai 1952 à octobre 1954: Michelin BM à quatre fentes ivoire (15) ou jaune paille (11) + enjoliveurs gris perle (11) ou entièrement chromés (15).


Octobre 1954 à 1957: Michelin BM à quatre fentes assorties à la caisse + enjoliveurs gris perle si teinte caisse autre que noir (avec pneus Michelin radiaux X).


A compter d'avril 1945, les cuvelages de phares des 11 sont peints et non plus chromés.


Mai 1946 : les crevés de capot moteur montés à partir de la 15-Six équipent désormais les 11 B et BL.




Embouti de lunette AR d'avant-guerre.


Embouti de lunette AR d'après-guerre.

coupé. Calandre en tôle emboutie peinte, portières arrière des six glaces identiques à celles des 11 B et non plus symétriques.

JANVIER 1938
Nouvelles roues Michelin Pilote à crevés rectangulaires (carrosserie noire: jaune bouton d'or sur 11 BL et 7, rouge vif sur 11 B; carrosserie monochrome hors noir: assorties à la teinte) et pneus larges 165 x 400 (berline) ou 185 x 400 (familiale), ailes avant élargies de 5 cm, assise surbaissée de quelques centimètres.
Couple conique 8 x 31 pour compenser la démultiplication occasionnée par la monte pneumatique inédite.

FÉVRIER 1938
Nouvelle conduite intérieure commerciale **11 C** (pour Commerciale) à double ouverture arrière (volet inférieur et hayon supérieur articulé depuis le pavillon), pneus 185 x 400. Version livrable uniquement en noir.

JUIN 1938
Sortie de la toute première **15-Six** (une trentaine de modèles de présérie assemblés de juin à septembre confiés à quelques clients et à des concessionnaires) dont la mise au point est presque aboutie (elle profite de l'expérience acquise sur les précédentes Traction).

SEPTEMBRE 1938
Arrêt de fabrication du coupé 7 C.

OCTOBRE 1938
Fin de production des coupés 11 B et 11 BL.
Nouveaux chevrons de calandre sur les 7 et les 11 avec une arrête centrale (aluminium poli ou métal chromé).
Prises de commandes de la 15-Six (16 CV) dès le Salon de l'auto de Paris. Elle est équipée d'un moteur six cylindres extrapolé du quatre cylindres 11 CV (2 867 cm^3, 77 ch, 130 km/h), d'une caisse large de berline 11 renforcée (tôles plus épaisses), d'ailes élargies, de jantes Pilote couleur ivoire, de capots plus longs de 11 cm comportant des crevés multiples (et non des volets), d'ailes avant plus




Cabriolet 11 B 1939 avec ses roues Pilote.
Hugues Chaussin


Hugues Chaussin
Les pare-chocs incurvés sans butoirs seront montés du début de production jusqu'à avril 1946.


Hugues Chaussin
Malle plate à ouverture extérieure d'octobre 1935 à avril 1952.


Stéphane Guitard
Les pare-chocs à larges moulures dotent la 15-Six depuis juin 1950.


Archives Citroën
Traction 15-Six D de 1947 reconnaissable à ses roues B.M. à petits enjoliveurs.

enveloppantes, de baguettes de portières et de sabots d'ailes. Les deux premières 15-Six commercialisées sont réservées à Pierre Boulanger (n°1) et Marcel Michelin (n°2).

NOVEMBRE 1938
Montage d'un chauffage sur tous les modèles (manchon derrière le radiateur), sortie d'échappement rallongée.

JANVIER 1939
Tous modèles : meilleure insonorisation de la coque.

FÉVRIER/MARS 1939
Fin février, la 7 C devient **7 C Economique** (consommation abaissée de 10 % grâce à un nouveau carbu, des pistons différents et un couple conique 10 x 31). En mars, les 11 B et 11 BL deviennent **11 B** et **11 BL Performance** (moteur "Perfo" équipé de pistons plus légers, de doubles ressorts de soupapes, d'un carburateur inversé et d'une admission optimisée) et revendiquent respectivement 115 et 120 km/h. Abandon du moteur 1911 cm^3 de 46 ch. Nouvelle grille de vitesses rectangulaire avec chiffres romains, compteur gradué jusqu'à 150 (sauf 7 C Eco), essuie-glaces électriques et à dépression sur les 7C Eco.
Livraison des premières 15-Six à la clientèle (berlines, familiales, limousines cinq places).

MAI 1939
Montage de quelques cabriolets 15-Six, modèle qui ne figurera jamais au catalogue. Le premier sera doté d'un numéro de série afin d'être immatriculé pour Mme Michelin, servant de prototype et bien connu depuis sa restauration (de 1999 à 2002). Six autres coques de cabriolet 15-Six auraient été réalisées. En tout, cinq numéros de "châssis" (plaque constructeur) sont recensés pour trois cabriolets livrés avant la guerre. Un cabriolet de couleur rouge sera assemblé en avril 1946 pour M Puiseux, directeur des usines Michelin, avec numéro de série, lequel sera accidenté 18 mois plus tard. Les deux 15-Six présidentielles (Chapron et Franay) commandées par le président René Coty auraient été conçues sur la base de deux de ces cabriolets stockés par Citroën durant près de 20 ans.

SEPTEMBRE 1939
La déclaration de guerre occasionne une chute brutale de la fabrication. La production des cabriolets est stoppée. Suppression progressive de toutes les carrosseries six glaces.
Les chevrons de la 15-Six sont désormais disposés sur la calandre, et non plus derrière la grille.


Hugues Chaussin
Le centre névralgique de la 15-Six H oléopneumatique.

FÉVRIER 1940
La dernière 15-Six "d'avant-guerre" quitte les usines de Javel.

JUIN 1941
Production de la toute dernière 7 C.

JUIN 1942
Arrêt de la fabrication de l'ensemble des modèles.

JUIN 1945
Reprise progressive de la production de la 11 BL. Les premiers exemplaires seront peints avec un surplus de stock militaire vert Réséda. Différences avec les modèles précédents : l'emboutissage du tour de lunette arrière ne comporte plus de pli (presse détruite au cours des bombardements), disparition des gouttières sous l'auvent, habillages de portes en carton bouilli, cuvelages de phares désormais peints et non plus chromés, réglages de carburation plus économiques.

FÉVRIER 1946
Réintroduction de la 15-Six G avec quelques petites modifications : cuvelages de phares peints couleur carrosserie et cerclages chromés, bavettes d'ailes en biais, boule du levier de vitesse noire.

MAI 1946
11 BL : nouveaux capots à crevés (style 15-Six) à la place des volets, roues Pilote jaune paille. Apparition d'une fine baguette chromée sur les portières des 11, ainsi que de butoirs sur les pare-chocs, petite plaque Citroën sur le pare-chocs arrière.

OCTOBRE 1946
La fabrication des carrosseries longues n'est pas reprise, occasionnant une simplification de la gamme qui ne comprend plus que trois modèles : 11 BL, 11 B et 15-Six.

NOVEMBRE 1946
11 BL : les roues Pilote sont remplacées par des jantes Michelin BM (pour Bon Marché) à voile avec un petit enjoliveur à calotte chromée.

LES CLUBS

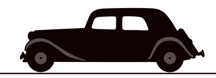
La Traction Universelle, 1 avenue Marthe, 95100 Argenteuil, T. 01 46 52 11 50, la-traction-universelle.org
La Traction d'Occitanie, 31 Grand Rue, 81660 Bout-du-Pont-de-l'Arn, T. 06 82 49 71 77, latractiondoccitanie.com
Les Amis de la Traction, 112 avenue du Mont-Saint-Michel, 61300 L'Aigle, T. 02 33 24 01 67, lesamisdelatraction.fr
Tractions sans Frontières, Peyrelimouse, 19500 Collonges-la-Rouge, T. 05 55 25 37 55, tractionssansfrontieres@hotmail.com
La Traction Rhône-Alpes, 5 rue du Zouave, 69210 Lentilly, T. 04 74 01 75 85, www.tractionrhonealpes.com
L'Attraction de l'Anjou, 19 rue Louis Jouvet, La Membrolle-sur-Longuenée, 49770 Longuenée-sur-Anjou, T. 02 41 32 76 57, https://lattractiondelanjou.wixsite.com/lattractiondelanjou
La Traction du Périgord, c/o Denis Pascal, Therme, 24310 Brantôme, latractionduperigord.fr
Franche-Comté 7-11-15, c/o Pierre Baudier, 19 rue des Esserteux, 25410 Dannemarie-sur-Crête, club-traction-citroen.com
Club des Tractions Avant Citroën de Bretagne, Rue de Châteaugiron, 35200 Rennes, T. 06 89 30 68 14, club-tractionsavantde bretagne.jimdo.com
La Traction de Provence, 195 avenue François Mitterrand, 13170 Les-Pennes-Mirabeau, T. 04 91 82 26 23, www.la-traction-de-provence.fr
Cercle Normand de la Traction Avant Citroën, 11 rue de Soquence, 76600 Le Havre, T. 02 35 49 25 77, jptalidec@free.fr
La Traction Méditerranée, 49A rue Grimaldi, 98000 Monaco, T. 06 86 27 45 30, cperisi@libello.com
La Traction du Marais Poitevin, 79370 Aigondigné, T. 06 87 32 80 75, atmp79.fr
La Traction de Haute-Auvergne, 36 avenue des Volontaires de 1792, 15000 Aurillac, T. 04 71 48 21 65, cpicard15@hotmail.fr
Les Traction des Deux Charentes, 31 rue du Cormier, 17100 Saintes, T. 06 16 97 55 21, latractiondes2charentes.over-blog.com
Traction Owners Club (UK), 3 Richmond Close, Rushden, Northants NN10 ONT, UK, T. 01 93 33 57 979, traction-owners.co.uk

Cette liste n'est pas exhaustive.
Nous vous prions de nous excuser pour les quelques oublis que nous aurions pu faire.

JANVIER 1947
Le rétroviseur intérieur est désormais en bas du pare-brise.

MARS 1947
Retour de la 11 B au catalogue.

JUIN 1947
Remplacement de la 15-Six par la **15-Six D** dont le moteur tourne désormais à droite grâce à l'adaptation d'une nouvelle boîte de vitesses. La 15 Six-D se reconnaît à sa calandre au tour chromé mais grille peinte équipée d'un passage de manivelle oblong, comme sur la 11 B, ainsi qu'à ses ailes avant démunies de feux de position.



Au moment d'acheter

Nous vous proposons ici un rapide check-up à destination des acheteurs potentiels. Toutefois, celui-ci ne remplace pas les conseils d'un professionnel ou d'un club spécialisé dans les Traction.

CARROSSERIE
La corrosion se niche très souvent aux endroits suivants: planchers avant (pièces neuves disponibles), jonction entre planchers et bas de caisse, jambonneaux (traces de chocs avant et de réparations bien visibles ici), bas de caisse (intérieurs et extérieurs), bas des portes et des ailes, jupe arrière, fond de coffre et couvercle de malle. Une corrosion structurelle importante provoque un affaissement de la caisse que l'on peut deviner à des portes fermant difficilement, à une déformation du pavillon et (ou) à des bas de caisse cintrés.

MOTEUR/BOÎTE
Les moteurs de Traction sont robustes et leur réfection aisée. Les 11 D ont des bielles équipées de coussinets minces dont le changement évite de devoir faire une régule. Le 6 cylindres souffre quelquefois d'une déformation de la culasse et d'un desserrage de l'amortisseur de vibrations monté en bout de vilebrequin.
Les boîtes de 7 et 11 supportent mal les remises en état approximatives. Les synchros peuvent s'user prématurément, les vitesses sauter, le pignon de première (sans synchronisation) être abîmé. Casses du différentiel possibles si usure prononcée de son support. Les boîtes de 15-Six sont réputées plus solides. Aucun problème d'embrayage.

INTÉRIEUR
Sobre et assez dépouillé, l'habillage intérieur des Traction n'est pas un problème essentiel dans la mesure où la plupart des tissus et les différentes garnitures sont disponibles en neuf.

COTATION
7 A: 32 000 euros. **7 B pavillon simili:** 28 000 euros. **7 B/C pavillon tôlé:** 22 000 euros. **7 B/C faux-cabriolet:** 90 000 euros. **7 B/C roadster/cabriolet:** 110 000 euros. **7 S pavillon simili:** 32 000 euros. **7 S pavillon tôlé:** 29 000 euros. **7 S faux-cabriolet:** 110 000 euros. **7 S roadster:** 140 000 euros. **11 A/AL:** 13 000 euros. **11 AL/BL faux-cabriolet:** 90 000 euros. **11 AL/BL cabriolet:** 110 000 euros. **11 B familiale/C commerciale:** 13 000 euros. **11 B découvrable (transformation d'époque):** 24 000 euros. **11 A/11 B faux-cabriolet:** 110 000 euros. **11 A/11 B cabriolet:** 140 000 euros. **11 A/11 B (pré-41):** 18 000 euros. **11 B Perfo (39/41):** 23 000 euros. **11 BL Perfo (39/41):** 25 000 euros. **11 B Perfo cabriolet:** 140000 euros. **11 B/BL dites "Normale et Légère" (sans malle):** 14000 euros. **11 B/BL dites "Normale et Légère" (avec malle):** 11 000 euros. **15-Six (38/40):** 40 000 euros. **15-Six D:** 28 000 euros. **15-Six H:** 33 000 euros.

Elle conserve les roues Pilote. Par la suite, les précédents modèles seront communément baptisés "15-Six G".

SEPTEMBRE 1947
Tous modèles: calandre modifiée avec jonc d'entourage en aluminium et grille peinte mais totalement chromée sur les 15, disparition des feux de position sur les ailes avant des 15 ainsi que des roues Pilote, montage des sabots d'ailes de 15, sièges toujours à dossiers tubulaires avec tissu simplifié.

AVRIL 1948
Adoption de gros enjoliveurs de roues chromés et d'un imposant double motif de calandre "15-6 cylindres" pour toutes les 15-Six D. Elle est disponible en noir, mais également en gris anthracite ou gris clair irisé durant encore quelque mois, contrairement aux 11 CV qui seront dès lors livrables uniquement en noir, et ce jusqu'en 1953.

DÉCEMBRE 1948
Tous modèles: nouveaux sabots d'ailes arrière quadrillés Axo.

JUILLET 1949
Tous modèles: tableau de bord avec fond de cadran ivoire.

OCTOBRE 1949
11 BL: enjoliveur dissimulant le passage de manivelle sur la calandre.
Tous modèles: disparition des sièges tubulaires au bénéfice de sièges type Pullman.
15-Six: jantes BM couleur ivoire avec gros enjoliveur.

FÉVRIER 1950
11 B et BL: rapport volumétrique relevé de 6,2 à 6,5:1, réglage manuel de l'avance à l'allumage (tirette au tableau de bord), carburateur Solex 32 PBIC plus économique.

AVRIL 1950
Nouveau tissu de sièges rayé, tableau de bord à deux baguettes horizontales et doubles chevrons.
Volant à deux branches de 44 cm au lieu de trois sur les 11.

MARS À MAI 1950
Suite à une grève chez Michelin, tous les modèles seront équipées de jantes à voile perforé de quatorze trous de marque Lambert-Nivelles ou bien de jantes Easy Clean.

JUIN 1950
15-Six: nouveaux pare-chocs droits et moulurés, adjonction de deux volets de ventilation de part et d'autre de la calandre, retour des feux de position sur les ailes avant, volant à deux branches, tissu de sièges en velours gris.

JUILLET 1950
Filtre à air plat et non plus cylindrique.

DÉBUT 1951
Jauge à huile plus haute.

OCTOBRE 1951
11 BL: apparition d'un motif de calandre symbolisant des ailes sur le passage de manivelle.

AVRIL 1952
Tous modèles: partie inférieure des garnitures de portes en simili gris, nouveau ciel de pavillon, suppression des barres sur le tableau de bord, pédalier surélevé, maître-cylindre de freins déplacé dans le jambonneau gauche.
Sur 11 CV: plaque minéralogique avant rectangulaire.

MAI 1952
Tous modèles: clignotants sur les ailes avant (blancs) et les panneaux de custodes (rouges) auxquels s'ajoute un petit feu de position au sommet de chacun des pieds milieux, jantes BM à quatre fentes couleur ivoire et enjoliveur gris perle.
15-Six: disparition des feux de position sur les ailes avant.

JUIN 1952
Tous modèles: essuie-glaces au bas du pare-brise, nouveau tableau de bord muni d'un cendrier, nouveaux encadrement des parties vitrées gris perle, suppression de la montre sauf sur les 15.
11 B et BL: tissu de sièges inédit à fines rayures.

JUILLET 1952
Tous modèles: montage d'une malle arrière améliorant le volume du coffre, intérieur mieux fini, planche de bord gris foncé, orifice de remplissage d'essence placé plus haut, pare-chocs droits.

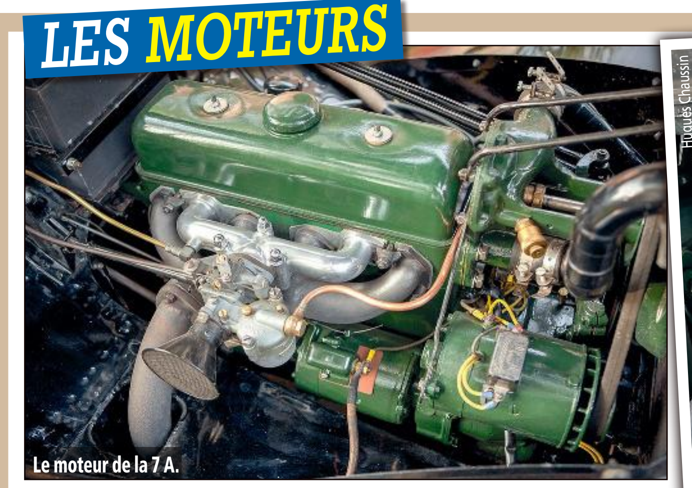
JUILLET 1953
Retour des carrosseries à six glaces avec la familiale à huit places (11 et 15).

OCTOBRE 1953
Nouvelles teintes de carrosserie (gris perle, bleu d'Islande

Voici la calandre de la 11 B de 1947 avec des chevrons chromés comme sur les 11 BL et 15-Six, un jonc d'encadrement et un motif central en alu. A partir de 1951, tous les chevrons de calandre seront en alu poli.


Hugues Chaussin

LES MOTEURS


Le moteur de la 7 A.


Hugues Chaussin
Le moteur Traction 11 Perfo.


Hugues Chaussin

Afin de rajeunir un peu la Traction, tous les modèles reçoivent une malle bombée à partir de juillet 1952.


Archives Citroën

Identifiable à son hayon en deux parties, la 11 commerciale réapparaît en 1954 (avec un nouveau hayon en une seule partie intégrant la malle), notamment dans cette superbe couleur bleu RAF.

pour 11 et 15-Six + gris fumée pour 15-Six) enfin proposées au client.
Apparition de quelques touches de chrome (charnières de coffre, axes de balais d'essuie-glaces), volant gris perle. Un deuxième feu arrière sur 11 B et BL.
11 B et BL: le moteur gagne 2 ch réels (59 ch).

1954
Deux nouveaux coloris s'ajoutent aux précédents: gris bruyère et bleu nuit.

AVRIL 1954
Réintroduction de la version commerciale. Celle-ci abandonne la double ouverture arrière contre un grand hayon incluant la malle (mêmes teintes que la berline 11 + bleu RAF).
Nouveau modèle 15-Six H semblable extérieurement à la 15-Six D (exception faite des barres de torsion plus longues visibles de part et d'autre de la calandre) qui reste en production. Le H signifie "Hydropneumatique", l'auto étant équipée d'une suspension arrière – comprenant une pompe, un conjoncteur-disjoncteur et un accumulateur de pression – qui préfigure le système révolutionnaire dont sera équipée la DS; la "H" bénéficie également de barres stabilisatrices avant et arrière. Livrée à des clients choisis, cette version annoncée pour 80 ch et 135 km/h constitue un banc d'essai à grande échelle pour la future DS.

JUILLET 1954
15-Six: plus de moquette sous les sièges avant.

OCTOBRE 1954
11 BL : suppression du motif de calandre arborant des ailes.


Stéphane Guitard

Les pare-chocs droits ont été installés en juillet 1952 et les pneus Michelin X en 1954. Ici, une 11 B familiale de 1957 dont la calandre de fin de production évoque volontairement la 15-Six.

Stéphane Guitard

Trou de manivelle oblong dissimulé par ce motif sur la 15-Six D.

Evolution pour la 15-Six H : le déplacement du motif "15-6 cyl" vers le milieu de la malle.
Toutes 11: teinte des jantes BM à quatre fentes assortie à la caisse (enjoliveur gris perle sur 11) si carrosserie autre que noir.
15-Six: coloris des jantes gris perle + enjoliveur chromé disponible si teinte de caisse autre que noir.

MAI 1955
11: nouveau moteur dit "type D". Cylindrée inchangée mais rapport volumétrique augmenté à 6,8:1 et arbre à cames différent, l'ensemble portant la puissance à 60 ch. Ce moteur, reconnaissable à l'inscription "11 D" sur la culasse, servira de base à l'élaboration de celui des DS 19. La vitesse est désormais annoncée pour 120 km/h (Normale) et 125 km/h (Légère).

AOÛT 1955
Arrêt de production des 15-Six D.

SEPTEMBRE 1955
Début de fabrication des DS qui précipite la fin de la Traction.
11 B: carter d'huile acier remplacé par un carter alu.

OCTOBRE 1955
Caractéristiques des Traction 1956 semblables au millésime précédent.

JUILLET 1956
Sortie de la dernière 15-Six H (toutefois, deux autres modèles seront assemblés en décembre 1957 alors que la Traction n'était plus en production).

OCTOBRE 1956
Dernier millésime : reconduction de la gamme des Traction de 1956.

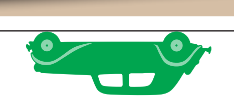
25 JUILLET 1957
La toute dernière Traction, une 11 B familiale, quitte l'usine de Javel.

Production totale: 756 111 exemplaires en France et à l'étranger.




Hugues Chaussin

Le moteur 6 cylindres de la Traction 15-Six (ici une 15 Hydro). Au premier plan, la conduite de chauffage montée sur tous les modèles à partir de fin 1938.




ROULER EN ALFA, MAIS AUTREMENT

Produite seulement durant cinq ans, la première familiale à traction avant de la marque repose sur une plate-forme de Fiat Tipo et possède un moteur que l'on ne pourrait espérer plus "cuore sportivo": un six cylindres en V de 2,5 litres nerveux et onctueux. Si l'on ajoute à cela une conduite facile, un grand confort, un freinage parfait et une image décalée, il y a de quoi tordre le cou à l'idée généralement admise qu'une voiture de collection de cet acabit coûte forcément cher.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Alfa Romeo 155 V6





Pas vraiment sportive, la 155 V6 permet de voyager dans une auto confortable mais également très performante et douce à conduire grâce à l'onctuosité et à la disponibilité de son excellent moteur.



La calandre de cette V6 est encore celle de la toute première génération des 155. En mars 1993, la 1.8 Twin Spark L et les modèles 2 litres et supérieurs adopteront une grille pourvue d'un encadrement en plastique dont le dessin était jusque-là réservé à la Q4.

S'il existe un modèle qui n'est jamais entré dans le cœur des Alfistes, c'est bien la 155, et il est assez facile de comprendre pourquoi. Tout d'abord, il s'agit de la toute première Alfa entièrement conçue après l'entrée du constructeur dans le giron Fiat et, pour cette raison, elle partage sa plate-forme avec la Fiat Tipo (donc une voiture populaire de classe inférieure). De plus, le passage à la traction avant de la famille Alfa Romeo, initié en 1971 par l'Alfasud et qui s'est étendu en 1987 au haut de gamme avec l'arrivée de la 164 [1], est désormais terminé. Avec ce modèle, le chaînon manquant, celui des familiales (jusque-là restées fidèles à la propulsion et au système boîte-pont), adopte donc le "tout à l'avant". Mais les explications ne s'arrêtent pas là. Au moment de son lancement, en 1992, la 155 est dotée de moteurs 100 % Alfa et fabriquée (en peu d'exemplaires) dans l'usine "historique" d'Arese. Or, elle perdra ses éléments distinctifs – si importants pour les amoureux de la marque – au cours de la délocalisation de sa production dans le Sud, à Pomigliano d'Arco. Lors de la sortie de la deuxième série, en 1995, elle va troquer son mythique bi-arbre Alfa Romeo, dont les origines remontaient à la Giulietta de 1955, contre de nouveaux moteurs qui, bien que plus modernes que les précédents, ne sont "que" des blocs Fiat (qui plus est en fonte et non en aluminium) tout juste "Alfisés" par le montage du Twin Spark, un système de double allumage muni de deux bougies par cylindre certes performant mais manquant singulièrement de noblesse. Ajoutons à ce tableau déjà peu enclin à déclencher l'émotion d'un Alfiste que son style, dû à l'Idea Institute de Turin [2], n'est pas des plus séduisants : la poupe très haute et massive se marie effectivement assez mal avec une face avant très agressive. En outre, après avoir eu la lourde tâche de succéder à la 75 [3], le modèle a été remplacé, en 1997, par la 156 dessinée par Walter de Silva, une auto tellement belle qu'on lui a pardonné d'être une traction avant et d'accueillir des mécaniques Fiat ! Pourtant, assez paradoxalement, la 155 contribuera à la renommée d'Alfa Romeo dans le domaine sportif puisqu'elle brillera dans les championnats de tourisme, à commencer par le plus disputé d'entre eux, le DTM [4] allemand, dont elle décrochera le titre en 1993 aux mains de Nicola Larini. Hélas, même en compétition, la 155 devra renoncer à ses origines : en 1996, on cherche à abaisser le centre de gravité et à mieux abriter les accessoires mécaniques. Le règlement imposant que les blocs soient issus de la série [5], on imagine reprendre l'ancien V8 de la Montreal (*Gazoline* 204) pour équiper la 155 de course. Mais les cylindres étant très rapprochés, augmenter l'alésage s'avère impossible. L'ingénieur Sergio Limone [6] a alors l'idée de récupérer une autre mécanique du groupe Fiat, un V6 de 2,6 litres ouvert à 90° qui n'est autre que le bloc français PRV monté à l'époque sur une version de la Lancia Thema. Adieu donc le beau V6 100 % Alfa Romeo.

Avec la 155, le passage à la traction avant de la gamme Alfa Romeo est désormais terminé

Mais revenons à l'auto de série. La 155 [7] est dévoilée à la presse en décembre 1991 et arrive en concession le mois suivant. La clientèle Alfa Romeo est surprise : non seulement, l'auto n'est plus



L'écusson Alfa Romeo visible au centre du capot de malle ne dissimule pas de serrure : pour accéder au coffre, il faut le déverrouiller depuis la boîte à gants.

Les 155 première série ont leurs monogrammes au-dessus de l'optique arrière gauche. Sur les modèles de 1996, on les retrouve en dessous, avec le chiffre 155 à gauche et la caractéristique moteur à droite.



Avec un arrière aussi haut, personne ne sera surpris que le coffre à bagages puisse avaler plus de 400 litres de bagages.



Toutes les 155 du premier millésime ont adopté des rétroviseurs noirs. Au printemps 1993, la 1,8 litre et les plus de 2 litres auront droit à des coques peintes dans la même nuance que la carrosserie.



Intégrées à la carrosserie et arborant le même coloris que celle-ci, les poignées de portes se font discrètes.



Pour ne pas nuire à l'équilibre de la ligne et afin de les protéger des chocs, les répétiteurs de clignotants ont été repoussés entre le passage de roue et la porte avant.



Les jantes en alliage à 16 trous, de série sur la V6, ressemblent beaucoup (trop) aux enjoliveurs en plastique des versions moins puissantes. C'est dommage !

A l'intérieur du volet qui protège l'orifice de remplissage, un autocollant rappelle que la 155 fonctionne avec de l'essence sans plomb. En 1992, on était en effet à la veille de l'adoption obligatoire du catalyseur.

[1] Dévoilée en septembre 1987 au Salon de Francfort, la 164 (*Gazoline* 251) était certes née à l'époque où Alfa appartenait déjà à Fiat, qui avait créé la division Alfa Lancia Industriale SpA le 1er janvier 1987, mais son développement – débuté en 1983 – avait été entièrement réalisé chez Alfa Romeo. Et ce même si, pour des raisons de réduction de coûts, elle possédait la même plate-forme que les Fiat Croma, Lancia Thema et Saab 9000.
[2] L'Idea Institute avait également tracé les lignes des "cousines" Fiat et Lancia de la 155, soit la Tempra (1990) et la Dedra (1989). C'est l'occasion de signaler que le dessin de la 155 est issu d'un projet abandonné pour un modèle initialement destiné au Brésil (source : Daniele P.M. Pellegrini, *La vendetta dell'Alfa Romeo*, Orme Editori, Milan, 2003).
[3] La 75 de 1985 (*Gazoline* 229), dont le chiffre fait référence à l'âge d'Alfa Romeo à l'époque, n'était qu'une Giulietta de 1977 remise au goût du jour en conservant les portes, le toit, le pare-brise et l'ensemble des éléments mécaniques.
[4] Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, championnat allemand de voitures de tourisme.
[5] Plus précisément, ils doivent conserver le même angle entre les rangées de cylindres et le même entraxe entre les cylindres.
[6] Turinois né en 1948, l'ingénieur Limone a suivi le développement des voitures de sport du Groupe Fiat, de la 131 Rally à la 155 DTM en passant par les Lancia Rally 037, S4 et Delta Integrale.
[7] "155" est un chiffre fantaisiste. On l'avait préféré au code usine 167 pour éviter que la familiale ne se retrouve dotée d'une numérotation plus élevée que la routière 164.



On a rarement eu droit à des portes avec un angle d'ouverture aussi ample.



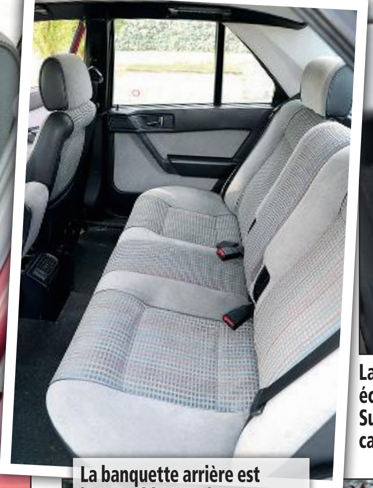
On remarque, associée au plafonnier avant, une jolie lampe de lecture orientable type avion.



Le volant, tout comme le pommeau du levier en plastique, fait un peu chiche sur une six cylindres. Dès l'année modèle 1993, la V6 adoptera des boiseries sur ces éléments, tandis que le tableau de bord deviendra bicolore. Les commodos sont identiques à ceux des Tipo, Tempra et Dedra (et ensuite Delta 2). Il n'y a pas de petites économies !



Siège enveloppant et chauffant, abondance de réglages pour la plupart électriques : difficile de ne pas trouver la position de conduite idéale sur la 155 V6.



La banquette arrière est large et bien rembourrée, mais l'espace en hauteur n'est pas énorme. Avec l'accoudoir central baissé, on voyage à deux très confortablement.



La boîte à gants est feutrée, éclairée et divisée en deux parties. Sur le haut se cache l'ouverture du capot de malle.



Franco Gisoldi et son Alfa Romeo 155 V6 1992

"Je l'ai sauvée de la casse"

Dans le garage de Franco Gisoldi, vendeur de pièces à la retraite âgé de 66 ans et habitant Rivoli, en région turinoise, se trouve pas mal de youngtimers: outre la 155 2.5i V6 qui illustre ces pages, on peut y voir une Alfa Romeo GTV 2.0 Twin Spark 916 de 1995, une Fiat Punto Cabriolet 1.6 de la même année, une Fiat Barchetta 1996, une Volvo 960 2.5 et une MG F de 1997. Mais pas seulement: il possède également une Alfa Romeo Duetto "coda tronca" de 1970, une Lancia 2000 IE de 1971, une Lancia Fulvia Sport 1.3 S de la même année et une Lotus Elite de 1977. Qu'en dites-vous? Qu'il est un passionné des *seventies*? Oui, mais il a d'autres périodes de prédilection, comme en témoignent une Fiat Topolino C 1954 et une Citroën 5HP Type C de 1922. Collectionneur éclectique, Franco n'était pas à la recherche d'une 155. Mais quand il a appris qu'une rare et très belle V6, mise en circulation le 9 novembre 1992, était en train de partir à la casse, il n'a pas hésité à la sauver. La voiture, qu'il a achetée en 2017, n'avait eu jusque-là qu'un seul propriétaire et n'affichait que 76000 km au compteur. Elle est équipée d'un système GPL (le réservoir se trouve sous le plancher du coffre, dans l'espace initialement destiné à la roue de secours), mais Franco ne l'aime pas et préfère rouler à l'essence dans l'attente de le supprimer. Presque parfaite lors de son rachat, elle n'a eu besoin que d'une couche de vernis sur le capot moteur car il présentait des égratignures. Tout le reste était et reste totalement d'origine. ■



une propulsion, elle possède un moteur transversal – tout comme sa grande sœur la 164 –, mais elle a dû renoncer à ses suspensions avant à triangles superposés au profit d'un banal McPherson. Dans le même temps, son essieu arrière De Dion et parallélogramme de Watt est remplacé par des roues indépendantes à bras tirés que l'on retrouve couramment sur les berlines de classe moyenne. La seule bonne nouvelle se cache en fait sous le capot de la 1,8 litre qui adopte le double allumage Twin Spark jusque-là réservé aux 2 litres. Le variateur de phase est plus simple et précis et l'injection électronique Bosch Motronic M 1.7 intégrée à l'allumage comporte un réglage automatique du ralenti, tout comme une fonction d'autodiagnostic. Le gain de puissance par rapport à la 75 1.8 est de 8 ch. S'il s'agit de modifications notables, elles ne suffisent pas à déclarer que la 155 propose de réelles évolutions techniques.

La première gamme 155 comporte un choix très limité de moteurs

Comparée à celle de la 75 qu'elle est censée épauler puis remplacer, la première gamme 155 dispose d'un choix très limité de moteurs: deux quatre cylindres Twin Spark 1,8 et 2 litres (respectivement 126 et 141 ch pour 200 et 205 km/h) et un six cylindres en V "Busso" [8] de 165 ch pour 215 km/h. Si l'entrée de gamme est encore assurée par la 75 1.6, le turbodiesel 2 litres reste également l'apanage de l'ancien modèle. En juin de la même année, la 2,0 Turbo Q4 vient compléter l'offre 155. Elle est véritablement perçue comme une trahison, car il s'agit d'une Lancia Delta Integrale (à moteur Fiat!) habillée d'une caisse de 155 [9]. En mars 1993, la 75 tire sa révérence alors que la famille 155 accueille un moteur 1.7 Twin Spark [10] et deux turbodiesels: un 1,9 litre de 90 ch (un mono-arbre d'origine Fiat-Lancia) et un 2,5 litres de 125 ch (le VM [11] culbuté de la 164). Pour l'occasion, deux finitions apparaissent: normale et L. Tous les modèles reçoivent des barres anti-intrusion aux portes avant, une structure avant renforcée et peuvent être équipés d'airbags. Au Salon de Genève 1995, la 155 est légèrement restylée: ses voies élargies de 26 mm entraînent un restylage des ailes mais, surtout, elle accueille un nouveau moteur 2.0 Twin Spark 16 soupapes de 150 ch d'origine Fiat. Au printemps 1996, celui-ci est épaulé par des 1,6 et 1,8 litre (120 et 140 ch) présentant la même architecture. La gamme comporte désormais quatre déclinaisons: base, L, S et Super. Mais malgré un certain nombre d'améliorations et l'adoption de onze moteurs différents [12], la 155 n'aura réussi à séduire que 191 999 clients, ce qui est bien peu par rapport aux 364 661 unités de la 75 qu'elle avait remplacée ou aux 650 951 exemplaires de la 156 qui lui succédera à l'automne 1997.

J'ai un souvenir personnel de la 155: en 1993, tout juste embauché par le mensuel italien *Auto*, mon chef de l'époque m'avait envoyé à la présentation presse de la nouvelle gamme qui se déroulait entre Rimini et la République de San-Marin. Quelle ne fut pas ma déception quand j'appris que seules des 1.7 Twin Spark et des diesels étaient disponibles pour les essais, et pas la V6 qui avait uniquement fait l'objet de modifications de détails! Me voilà donc, 26 ans plus tard, à prendre ma revanche en serrant entre mes mains le volant de l'une des 7 198 2.5 V6 produites en cinq ans de vie du modèle. Plus d'un quart de siècle après son lancement, ce véhicule jugé sans *sex-appeal* à son époque commence à donner quelques raisons de s'y intéres-



Le combiné est complet, mais pas totalement lisible dans sa partie supérieure qui est partiellement masquée par la jante du volant. La commande des feux de détresse sur l'habillage de la colonne de direction est peu accessible. C'était pourtant un emplacement fréquent au début des années 90.

[8] Du nom de Giuseppe Busso qui l'avait étudié dans les années 70. Ce moteur, utilisé pour la première fois en 1979 sur l'Alfa 6 (*Gazoline* 196), a été produit (en 2,5 et 3 litres, avec deux ou quatre soupapes par cylindre) jusqu'au 31 décembre 2005. Son créateur est mort trois jours plus tard : le 3 janvier 2006.

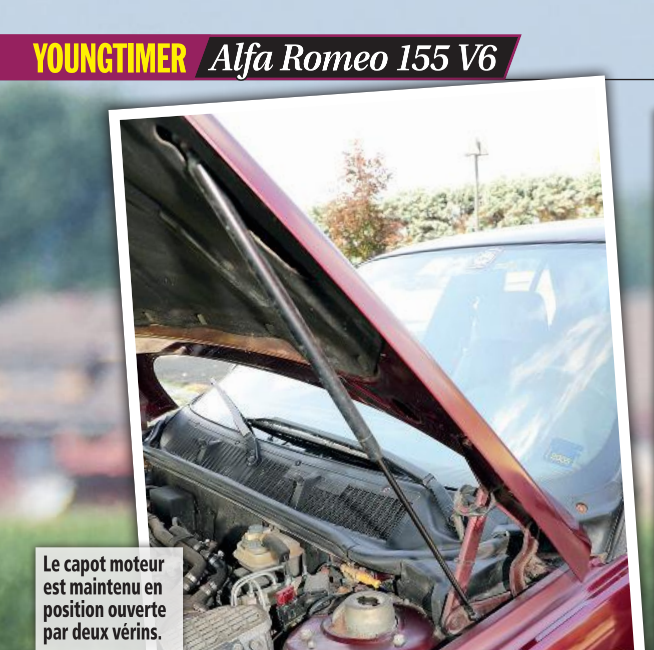
[9] De cette base sera dérivé le prototype 155 GTA comptant 190 ch (différentiel en fonte au lieu de l'alliage léger pour alourdir l'essieu arrière, suspension modifiée et détails d'habillage spécifiques). Refusée par la direction de Fiat car trop chère à produire, la GTA appartient à présent à un collectionneur.

[10] Ce moteur qui, contrairement aux autres Twin Spark, se passe du variateur de phase, n'a que 24 cm^3 de moins que le 1,8 litre (1 749 cm^3 contre 1 773); sa puissance est par contre réduite de 13 ch. Il avait été pensé pour les marchés où la fiscalité était plus lourde au-delà des 1 750 cm^3, comme en Grèce et au Portugal, mais on avait finalement décidé de le généraliser à toute l'Europe.

[11] L'usine VM (Vancini et Martelli) de Cento (Ferrare) est spécialisée dans les moteurs diesel : c'est elle qui, dans les années 80 et 90, fournit à Alfa Romeo ses moteurs à gazole. De nos jours elle produit des *common rails* pour Chrysler, Jeep et Maserati.

[12] Outre les dix mécaniques mentionnées, il a même existé, durant le millésime 1992 et pour seulement quelques marchés, une 155 1.8 dotée du moteur bi-arbre Fiat 105 ch.

Le creux sur les flancs, tout comme le dessin et le positionnement des poignées de portes, donne à la 155 un air de famille avec la (bien mieux réussie) 164.



Le capot moteur est maintenu en position ouverte par deux vérins.

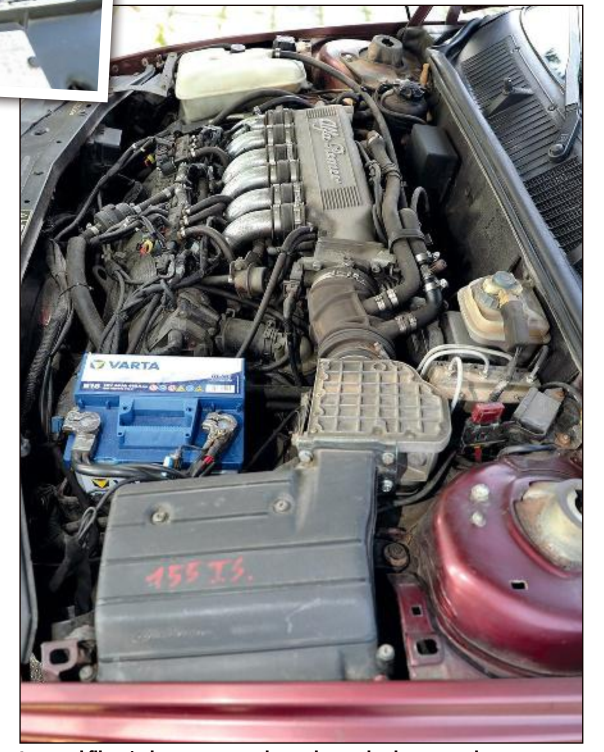


L'emplacement transversal donne au V6 "Busso" et à ses collecteurs chromés un côté bestial. Comme sur toute auto "presque moderne", le compartiment est bardé d'éléments et difficilement accessible. A l'extrême gauche, on distingue le vase d'expansion du radiateur et, encastré en dessous, le bocal du lave-vitre. L'orifice de remplissage d'huile est situé sur la rangée avant, entre la première et la deuxième bougie.

Très haute, carrée et massive, la poupe fait apparaître la 155 plus étroite qu'elle ne l'est en réalité. Le becquet sur le coffre est un accessoire d'époque. Notez le très chic échappement chromé.

Alfa Romeo 155 V6

La centrale de l'ABS, équipement standard de la V6, est fixée sur l'auvent.



Le grand filtre à air occupe toute la partie gauche du compartiment moteur. Il partage la moitié de l'espace avec la batterie.

ser. Je n'irai pas jusqu'à dire que la ligne de la 155 est à couper le souffle, mais je trouve que son profil n'est pas dénué de charme: sa malle arrière très haute et son nez bas me font penser à un coureur de 100 m dans les starting-blocks. Si ce n'est pas là une image adaptée à une sportive, je ne m'y connais pas! Première bonne impression: l'angle d'ouverture des portes est immense et le poste de conduite spacieux. Le siège bien enveloppant ainsi que le réglage en hauteur – électrique – permettent de trouver une position quasiment parfaite. Le son du six cylindres, bien que ouaté, a du caractère: il ressemble un peu à celui du bi-arbre Alfa. Néanmoins, la présence des pistons supplémentaires est clairement perceptible dès le ralenti. Très pétillant sans être vraiment sportif, le V6 est un excellent compromis entre les exigences les plus variées: confort (il est silencieux, onctueux, sans la moindre vibration), motricité (il ne met jamais en difficulté les roues avant ou la direction) et plaisir de conduite (la réponse sur l'accélérateur est toujours rapide). Les rapports sont bien étagés. La boîte est tellement maniable, le levier offrant des mouvements courts et précis, qu'on l'utiliserait volontiers plus souvent. La direction servo-assistée, elle aussi rapide et précise, est juste un brin légère en action, ce qui réclame un temps d'adaptation. Les quatre disques associés à l'antiblocage sont quant à eux parfaitement modulables et rassurent le conducteur. S'agissant du comportement, c'est... une Fiat. Fiable, avec tout juste un peu de sous-virage à bonne allure (pour le reste, elle demeure neutre), la 155 est loin des sensations que l'on pouvait éprouver au volant d'une 75 : pas de dérapages contrôlés, pas de contre-braquages. Pour les cœurs vraiment sportifs, une voiture comme ça ne décoiffe pas. Mais si vous prenez en considération le confort d'une berline pouvant être acquise à seulement 3000 euros, le sentiment de sécurité qui arrive d'un train avant bien guidé, le son et l'onctuosité d'un six cylindres né pour des modèles bien plus encombrants, vous conviendrez avec moi que cette voiture, loin d'être un simple modèle de transition, est une Alfa digne d'intérêt car différente de toutes les autres. ■

Le son du six cylindres est ouaté, mais n'est pas dépourvu de caractère

Passeport technique Alfa Romeo 155 V6

MOTEUR

Type 67301. 6 cylindres en V ouvert de 60°, disposé transversalement à l'AV, bloc et culasses en alliage léger, vilebrequin sur quatre paliers, soupapes en V, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres entraîné par courroie crantée ■ **Cylindrée :** 2 492 cm^3 ■ **Alésage x course :** 88 x 68,3 mm ■ **Taux de compression :** 10:1 ■ **Puissance maxi :** 165 ch DIN à 5 800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 22 mkg DIN à 4 500 tr/mn ■ **Alimentation :** injection électronique séquentielle multipoint Bosch Motronic M2.10.2 intégrée à l'allumage ■ **Allumage :** par batterie 12 V 60 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide, par radiateur et pompe avec ventilateur thermostatique.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,540 – 2e : 2,230 – 3e : 1,540 – 4e : 1,150 – 5e : 0,940 – MAR : 3,900 ■ **Rapport de pont :** 3,412 (couple cylindrique hélicoïdal : 17 x 58).

STRUCTURE

Berline 4 portes, 5 places, caisse monocoque autoportante en tôles d'acier avec faux châssis AV/AR ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes McPherson, bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes, bras tirés longitudinaux, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** disques AV/AR (ventilés à l'AV) assistés, antiblocage ABS ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère avec servo-assistance ■ **Diamètre de braquage :** 10,7 m entre murs ■ **Jantes :** en alliage léger, 6,5x15 pouces ■ **Pneumatiques :** 195/55 VR 15 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,443 x 1,700 x 1,440 m ■ **Empattement :** 2,540 m ■ **Voies AV/AR :** 1,477/1,402 m ■ **Poids à vide :** 1 370 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 215 km/h ■ **Consommation :** 7,3 l - 9,3 l - 12 l/100 km (90 km/h - 120 km/h - en ville).

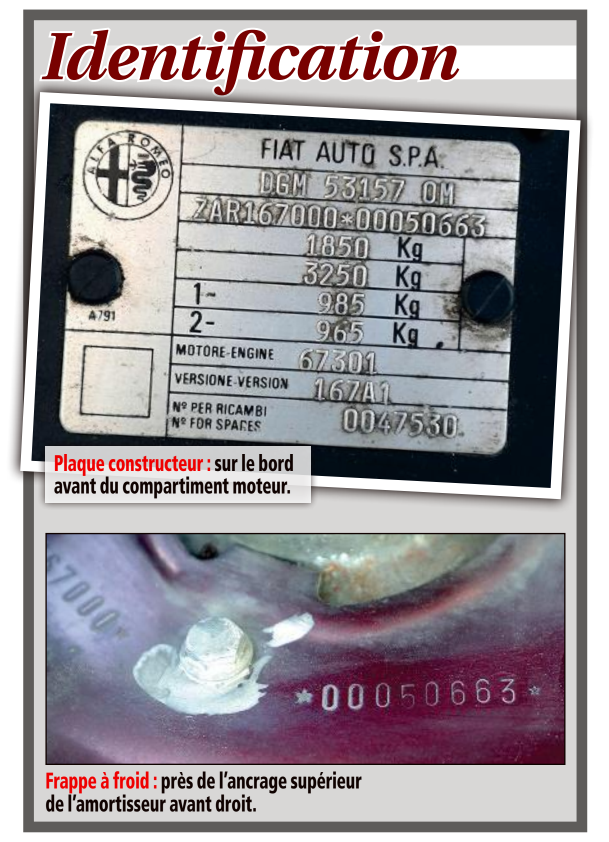
PRODUCTION

1992 - 1997 : 191 999 unités toutes versions confondues, réparties comme suit : 42 527 1.8 Twin Spark, 1 038 1.8 105 ch, 16 937 2.0 Twin Spark, 7 198 V6, 2 701 Q4, 34 658 1.7 Twin Spark, 15 652 1.9 TD, 11 290 2.5 TD, 8 383 1.6 16V Twin Spark, 30 247 1.8 16 Twin Spark, 21 368 2.0 16V Twin Spark (source : *Alfa Romeo Tutti i modelli del Novecento*, Editoriale Domus, Milan, 2010. D'autres documents indiquent un total différent, à l'image de l'ouvrage *Alfa Romeo Le vetture di produzione 1910-2007* de Stefano d'Amico et Maurizio Tabucchi, Giorgio Nada Editore, Milan, 2007, qui évoque 187 906 exemplaires).

COTATION

Une 155 est moitié moins cher qu'une citadine d'occasion : 3 000 euros pour la six cylindres, 2 000 pour les autres modèles essence, 1 000 pour les diesels. Seule la Q4 atteint un tarif plus élevé : environ 10 000 euros. Ce sont des prix intéressants qui ont cependant quadruplé en dix ans. Donc, si vous dénichez un exemplaire en bon état, mieux vaut ne pas trop attendre, sachant que la cote des V6 et Q4 risque de grimper très rapidement.

Identification



Plaque constructeur : sur le bord avant du compartiment moteur.

Frappe à froid : près de l'ancrage supérieur de l'amortisseur avant droit.



PATCHWORK



à l'anglaise

Le châssis et les flancs sont empruntés à l'Austin J4, le moteur provient d'un tracteur, la boîte de vitesses est issue de la berline ADO61 et le chauffage celui de la Morris Marina. Ce fourgon, dont les coûts de développement ont été étudiés pour être les plus bas possible, démontre qu'un "patchwork", s'il est bien pensé, peut être une vraie réussite. Etroit et agile, le Leyland Sherpa était l'un des utilitaires les plus économiques et spacieux de son époque, et sa bouille est restée dans les mémoires des amateurs de séries télé anglaises.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Sur la route, le Sherpa n'est pas un foudre de guerre. Il n'en est pas moins très attachant.

Pourquoi dépenser des fortunes lorsqu'il est possible d'arriver au même résultat en faisant des économies? La question, que chacun d'entre nous se pose régulièrement, vaut également dans le monde de l'automobile. Elle a d'ailleurs conduit à la conception de ce fourgon original au look totalement *british*. Ses origines remontent à la deuxième moitié des années 60, au moment où le marché anglais des utilitaires se trouve bouleversé par l'arrivée du Ford Transit dévoilé en 1965: avec sa ligne réussie, son volume de chargement impressionnant et son importante gamme de carrosseries, ce modèle entièrement inédit nuit à une concurrence nationale qui se fait quelque peu cueillir "à froid". Car dans cette catégorie des 500 à 600 kg, l'offre commerciale des marques anglaises ne repose à l'époque que sur deux modèles principaux, tous deux exposés en 1960 : le Commer FC du Group Rootes, dont les voies si étroites donnent l'impression que la carrosserie est montée par erreur sur un chariot ferroviaire deux fois moins grand, et le Morris J4 du Groupe British Motor Corporation. Contrairement au Transit, qui possède un capot sous lequel prend place la mécanique, ces deux utilitaires sont des "cabines avancées" avec le moteur intégré à l'habitacle. Jusqu'en 1968, année où l'ancienne British Motor Corporation fondée en 1952 se transforme en British Leyland [1], celle-ci doit se contenter d'une part marginale du marché. Pour sortir de l'impasse, la solution passe par le retour de Stan Dews, l'un des ingénieurs ayant étudié le Transit et qui avait auparavant travaillé chez Austin Morris. Sa première idée, concrétisée par le prototype CV300, est de contrer l'avancée de Ford en proposant un utilitaire à traction avant doté d'un seuil de chargement encore plus bas que le Citroën Type H ! Cet excellent point de vue n'est cependant pas partagé par les responsables du service de ventes : pour eux, un fourgon qui se veut fiable et qui souhaite déclarer la guerre au Transit (qui est une propulsion) ne peut qu'utiliser les mêmes armes. Contraint, à contrecœur, de revenir à la propulsion, Dews s'attache alors au projet CV154, un fourgon certes moins avant-gardiste que le précédent, mais qui pourrait bien faire de l'ombre au Ford, notamment grâce à une esthétique encore plus réussie. Or, lorsque les coûts estimés d'industrialisation du nouveau véhicule sont présentés à la direction de l'entreprise, les visages pâlissent : 8 millions de livres sterling ! La somme est jugée insensée pour un van. Du coup, cette étude est également rejetée.

Le nouvel impératif étant donc de réduire au maximum les dépenses, l'imperturbable ingénieur repart à zéro. Dans la banque d'organes de BLMC, il examine tous les éléments – des trains roulants aux minuteries – qui pourraient servir à concevoir un fourgon à moteur avant et propulsion peu coûteux à produire. Il reprend donc les trois-quarts de la carrosserie (les flancs et la partie arrière), les essieux et le châssis de l'ancien J4, tout juste rallongé pour séparer le moteur de la cabine. Il y ajoute le 1,8 litre essence de la Morris Marina et un diesel de la même cylindrée également utilisé sur une version de la Marina montée au Portugal, mais aussi sur un tracteur léger [2]. Pour la boîte, rien de mieux que celle de l'Austin ADO61 ou 3 Litres, améliorable en option, avec un overdrive de 3e et 4e issu des Triumph. Le chauffage est également d'origine Marina. L'addition, pour ce "copier-coller" industriel – code usine CV306 –, se révèle incroyablement modeste : un seul million de livres sterling, soit huit fois moins que le CV154! Le feu passe donc au vert sans hésitation et, à l'été 1974, le nouveau véhicule est prêt à être lancé. Pour la première et unique fois, le nom Leyland sera utilisé non seulement pour désigner le groupe industriel, mais aussi comme dénomination commerciale d'un modèle [3]. Pour en souligner l'importance, la direction des ventes demande à ce que le fourgon ne porte pas sa véritable appellation: durant ses six premiers mois de commercialisation, il sera en effet officiellement présenté comme "Austin Morris Van by Leyland". Mais face à la fronde des conces-

L'appellation Leyland Sherpa apparaîtra à compter de l'année modèle 1975

L'inscription "Leyland" et la calandre noire datent cet exemplaire d'après 1979 : les premiers modèles possédaient une grille de couleur grise tandis que, pour 1976 et 1977, "Sherpa" apparaissait à la place de "Leyland".



Jusqu'en 1981, les clignotants sont à l'intérieur et les feux de jour à l'extérieur. Ensuite, ces positions seront inversées.



Le monogramme placé sur les ailes avant signale qu'il s'agit de la finition la plus soignée de la gamme.

[1] La British Leyland Motor Corporation, qui doit son nom au constructeur de poids lourds Leyland, est un groupe représentant, à l'époque, 40% du marché anglais. Y sont intégrées Standard, Triumph, Rover, Land Rover, Austin, Morris, Austin-Healey, MG, Jaguar, Daimler, Wolseley, Riley et Vanden Plas. A côté, il ne reste que les trois marques de luxe (Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin) et les petits modèles du Groupe Rootes (Hillman, Sunbeam, Talbot et Singer). En 1975, suite à des difficultés financières, la BLMC est nationalisée et devient la British Leyland tout court. Entre 1972 et 1976, Innocenti y est incorporée. En 1988, sous le gouvernement de Margaret Thatcher, le groupe sera morcelé et privatisé.

[2] Ce moteur n'est autre que la version "diésélisée" du bloc B-Series d'Austin Morris, initialement produit en version 1,5 litre.

[3] Cela n'est valable que pour l'Europe, car en Australie, on a connu une autre auto Leyland : l'éphémère P76 de 1973-1975.



Cette poignée avec serrure et bouton-poussoir désaxés n'est pas très courante.



Le museau tendu vers l'avant – tout comme la partie supérieure de la porte – donne à ce joli fourgon une ligne reconnaissable entre mille. Les bavettes étaient montées de série. Celles présentes à l'avant sont d'origine alors que celles de l'arrière ont été reproduites par Roberto.

La protection en caoutchouc située juste derrière la porte avant droite empêche la porte arrière (qui s'ouvre à 180°) de frotter contre le flanc.

Voici l'un des capuchons qui masquent, sur le bas des flancs, les trous destinés au cric.

Les jantes, ajourées avec la plus grande discrétion, comportent des enjoliveurs très basiques.

Certes étroit, le Sherpa bénéficie d'un empattement assez long qui lui assure un volume de chargement très correct pour sa catégorie.

Le seuil de chargement est à 60 cm du sol. Le double battant permet un accès parfait. Notez la paroi qui divise l'espace de chargement de l'habitacle : elle protège le conducteur et laisse un passage afin d'accéder à l'arrière depuis la cabine.

Face aux passagers, on trouve une tablette bien pratique. La finition en faux bois est étonnante sur un fourgon : c'est la touche "british" du Sherpa. Au milieu, ce qui semble être une console dépouillée sert juste à dissimuler le chauffage.

A cause de sa découpe imposée par le passage de roue, cette porte n'aurait pas pu intégrer des vitres descendantes. Il faut se contenter des coulissantes.

La porte latérale (à droite uniquement) s'ouvre à 180° vers l'avant en facilitant l'accès aux marchandises.



Les commandes du chauffage sont simples et regroupées au centre du tableau de bord.



Le Sherpa accueille confortablement trois personnes dans sa cabine.



Difficile de faire plus simple à l'intérieur du combiné Smiths : un tachymètre très, très optimiste (gradué jusqu'à 150 km/h, contre les 106 de vitesse de pointe !), un thermomètre d'eau, une jauge à essence, un compteur et trois petits témoins – feux, pression d'huile et alternateur.





sionnaires, il sera finalement rebaptisé Leyland Sherpa [4] à compter de l'année modèle 1975. Bien que le magazine *Commercial Motor* ne fasse pas preuve d'une grande bienveillance à son égard, le qualifiant de véhicule *disappointing ordinaire* (d'une désolante banalité), le Sherpa plaît. Loin de faire un carton, il conquiert une bonne part de marché en s'écoulant à environ 20 000 unités par an à partir de 1976 grâce à une gamme articulée autour de cinq modèles principaux, tous identifiés suivant leurs poids en charge: 185 (1,85 tonne) pour le fourgon, 215 et 240 pour la camionnette et le minibus, 220 et 250 pour les châssis-cabines [5]. Reste que les chiffres du Transit (qui avait fêté ses 100 000 exemplaires moins de trois ans après son lancement, en février 1968) sont loin d'être égalés [6]. Les mauvaises langues prétendent même que si le public ne tourne pas le dos au Sherpa, c'est parce que la demande du Transit est tellement élevée et ses délais de livraisons si importants que plus d'un acheteur lui préfère le Leyand uniquement pour réduire l'attente. Quoi qu'il en soit, sa proue tendue vers l'avant – à cause de sa "construction-collage" – lui donne un air très original. Le fait qu'il emprunte un vieux châssis et qu'il soit produit sur les lignes de Ward End, à Birmingham, pensées pour des voitures, explique son étroitesse légendaire: avec 1,72 m de largeur, il est bien plus compact que le Transit. Loin d'être un désavantage, cette particularité en fera le véhicule de prédilection de la Royal Mail pour les livraisons urbaines, son agilité constituant alors un atout. Par rapport aux anciens J4, le moteur avant et l'empattement allongé permettent un volume de chargement plus important, davantage de stabilité et une meilleure protection des passagers en cas de choc. Une scène de l'un des films de James Bond, *L'espion qui m'aimait* (sorti en 1977), où il est conduit sur une piste ensablée, achèvera de le rendre populaire.

Le Sherpa conquiert une bonne part de marché en s'écoulant à environ 20 000 unités par an à partir de 1976

En 1978, l'enseigne Leyland cède sa place à Austin Morris, mais uniquement en Angleterre. La gamme essence passe aux moteurs O-Series en se dédoublant en deux cylindrées: 1,7 et 2 litres. C'est la seule modification notable de ces premières années de fabrication, et cela ne suffit pas à freiner la chute des ventes: en 1980, le Sherpa remporte seulement 8% des parts de marché des *LCV, Light Commercial Vehicles*, contre 28% pour son concurrent flanqué de l'ovale bleu. Dans ces années de plus en plus compliquées pour l'industrie automobile britannique, le secteur des utilitaires est confié, en 1981, à la nouvelle division Freight Rover au sein de Land Rover. Elle est dirigée par Tony Gilroy, l'homme qui avait auparavant étudié l'Austin Mini Metro. Pour limiter les dommages, la production est restreinte à deux jours par semaine et on se sépare de 52% des effectifs. La gamme ne reçoit qu'un élargissement de l'offre commerciale autour de deux niveaux de finition : Base et City. C'est donc l'appellation Freight Rover qui, en 1982, accompagne le lancement du Sherpa K2. Mais sous un nom et une identité visuelle différents (des portes moins inclinées vers l'avant, une partie arrière redessinée, la pose d'une porte latérale coulissante), c'est encore le bon vieux Sherpa qui officie puisque l'implantation mécanique est identique. Seule nouveauté : il est désormais possible d'installer, sur les moteurs à essence, un système au GPL. Plus tard, profitant du savoir-faire de Land Rover en matière de tout-terrain, des versions 4x4 feront leur apparition. En 1984, le K2 est restylé et adopte des phares rectangulaires qui lui donnent de faux airs de Peugeot J5 ou Fiat Ducato de première génération. Simplement rebaptisé Sherpa 200/300 suivant, une nouvelle fois, son poids maxi en charge, le Sherpa des années 80 connaît d'incessantes évolutions: il troquera son vieux diesel pour un 2,5 litres commun à la Range Rover, sera décliné en version 3,5 litres V8 à boîte automatique destinée à la police et même en une variante électrique autorisant jusqu'à 96 km d'autonomie! En 1989, les activités de Freight Rover sont cédées à DAF [7], ce qui entraîne la création de la LDV (Leyland DAF Vehicles) qui ne cesse de remanier une gamme d'utilitaires toujours directement issus du fourgon de 1974. Avec les séries Sherpa 300 et Sherpa 400 (devenues respectivement Pilot et Convoy en 1996), LDV offre même en option les suspensions à contrôle pneumatique. La production des derniers dérivés se termine en 2005, lorsqu'un modèle sur base mécanique Daewoo finit par les remplacer. Au final, malgré ses origines très modestes et des changements de dénominations dignes d'un film d'espionnage, le Sherpa aura vécu 31 ans, ce qui confirme que chez British Leyland, on ne faisait pas que des erreurs, bien au contraire [8]!

Vous vous demandez sans doute comment un utilitaire aussi décalé et essentiellement vendu dans son pays d'origine a pu être redécouvert en Italie ? Tout simplement car la filiale italienne avait essayé de le lancer de l'autre côté des Alpes en mai 1978, quatre ans après sa naissance, avec l'objectif d'atteindre 4 % des parts de marché. Dans ces années-là, ce dernier était largement dominé par le Transit qui partageait la vedette avec le Bedford CF né en 1969, le Volkswagen T2 et les vieillissants Fiat 238 et Alfa Romeo F12 [9], sans compter des quantités négligeables de Peugeot J7 et Renault Estafette. Malgré sa carrosserie étroite, le Sherpa représentait, avec ses 5,4 m^3 de volume, le véhicule le plus logeable de sa catégorie. De plus, son modeste appétit et un prix très attractif (4,775 millions de lires pour le Fourgon 185 commercialisé – comme tous les autres – uniquement en diesel) en faisaient un outsider très apprécié. Dans mes souvenirs d'enfance, au début des années 80, les Sherpa

[4] Le nom reprend celui d'un groupe ethnique originaire du Tibet qui désigne les porteurs et les guides accompagnant les alpinistes vers les sommets himalayens.
[5] En 1978 s'ajoutent des vans 200, 230 et 250, des pick-up 230 et 250 et des châssis-cabines 255.
[6] Le Transit est par ailleurs un produit uniformisé avant l'heure: dès ses débuts, en 1965, il est assemblé à Langley (Royaume-Uni) et à Genk (Belgique); en 1970 s'ajoute l'usine d'Amsterdam et, en 1972, celle d'Azambuja au Portugal. Le site anglais de Langley est déplacé à Southampton.
[7] En janvier 1986, la vente de Freight Rover à General Motors est en passe d'être conclue, mais les négociations échouent au tout dernier moment.
[8] Pour couronner le tout, le Sherpa a même été produit en Turquie par la BMC Sanayi d'Izmir. Le Sherpa turc (renommé TM 30 Kapali) affiche une face avant restylée, moins plongeante et plus carrée, munie d'une grille au dessin spécifique. On remarque des bananes caoutchoutées sur les pare-chocs, les jantes sont peintes de la même couleur que la carrosserie et les enjoliveurs de roues sont blancs et non chromés. Enfin, pour faciliter l'accès à bord, une marche extérieure est présente sous la porte latérale.
[9] Nous avons évoqué le Fiat 238 dans le *Gazoline* 237 et l'Alfa Romeo F12 dans le *Gazoline* 149.

Roberto Zaffalon et son Leyland Sherpa 185 De Luxe de 1980

"Pour l'amour des marques anglaises"



Bien qu'il possède une Fiat Ritmo 65 CL 3p de 1978 ou encore une Alfa Romeo Alfasud Ti de 1975 qu'il nous avait présentée dans *Gazoline* 244, Roberto Zaffalon, employé de 58 ans habitant Pieve di Soligo, dans la province de Trévise, se décrit comme un inconditionnel des anglaises, et notamment des Triumph. S'il apprécie les spiders (une TR4 IRS de 1966 et une TR7 Roadster de 1980), ses favorites sont les berlines Dolomite Sprint: il en possède trois (une de 1974 et deux de 1977), en plus d'un nombre important de pièces détachées « qu'il est préférable de ne pas dévoiler ». Une youngtimer Rover 75 Tourer Connoisseur 2.5 V6 et une Innocenti Mini Minor 850 "levier long" de 1966 complètent le panel. Le Sherpa s'inscrit parfaitement dans sa collection car, dans les années 80, il officiait comme fourgon d'assistance pour les petites écuries privées qui engageaient les Dolomite en compétition. « A l'époque, on en croisait souvent chez nous : aujourd'hui, pour achever la réfection de celui qui m'a semblé en meilleur état que les autres, j'ai dû en acheter et en démonter quatre ! » Mis en circulation en 1980 à Rome, puis revendu dans la province de Terni (d'où le sigle TR sur la plaque), ce Sherpa a atterri dans les mains de Roberto en 1999. Acheté avec environ 70000 km au compteur, il en affiche aujourd'hui un peu plus de 92000. Roberto s'en sert lui aussi comme fourgon d'assistance, mais lors des réunions d'anciennes. Il l'utilise également pour transporter ses précieux Piaggio Ciao. « Non seulement je peux y ranger une dizaine de mobylettes, mais j'arrive même à y charger le Porter, un rarissime triporteur pourvu de la même base mécanique. » ■

Passeport technique Leyland Sherpa 185 L

MOTEUR
Type BMC B-Series diesel. 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'AV, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur cinq paliers, soupapes en tête commandées par un arbre à cames latéral entraîné par chaîne ■ **Cylindrée :** 1 798 cm³ ■ **Alésage x course :** 80,2 x 88,9 mm ■ **Taux de compression :** 21,47:1 ■ **Puissance maxi :** 51 ch DIN à 4 200 tr/mn ■ **Couple maxi :** 11 mkg DIN à 2 300 tr/mn ■ **Alimentation :** injection indirecte par pompe CAV ■ **Allumage :** par deux batteries 12 V 34 Ah ■ **Refroidissement :** liquide, par radiateur et pompe avec ventilateur thermostatique.

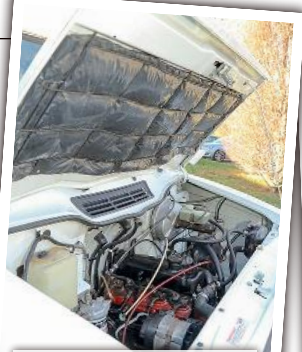
TRANSMISSION
Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,800 – 2e : 2,471 – 3e : 1,575 – 4e : 1 – MAR : 3,529 ■ **Rapport de pont :** 5,125.

STRUCTURE
Fourgon 2 portes + 1 latérale + 2 battantes AR, 3 places en cabine, châssis à longeron et traverses, carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** tambours AV/AR (diamètre 254 mm AV, 229 mm AR), servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 10,97 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 5x14 pouces ■ **Pneumatiques :** 185 R 14 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,623 x 1,727 x 2,030 m ■ **Empattement :** 2,896 m ■ **Voies AV/AR :** 1,473/1,412 m ■ **Poids à vide :** 1 230 kg ■ **Capacité de charge :** 620 kg ■ **Volume de chargement :** 5,4 m³ ■ **PTAC :** 1 850 kg.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 106 km/h ■ **Consommation :** 9,5 l/100 km.

PRODUCTION
1974 - 1982 : 149 229 exemplaires de Leyland Sherpa première génération, tous moteurs et carrosseries confondus.

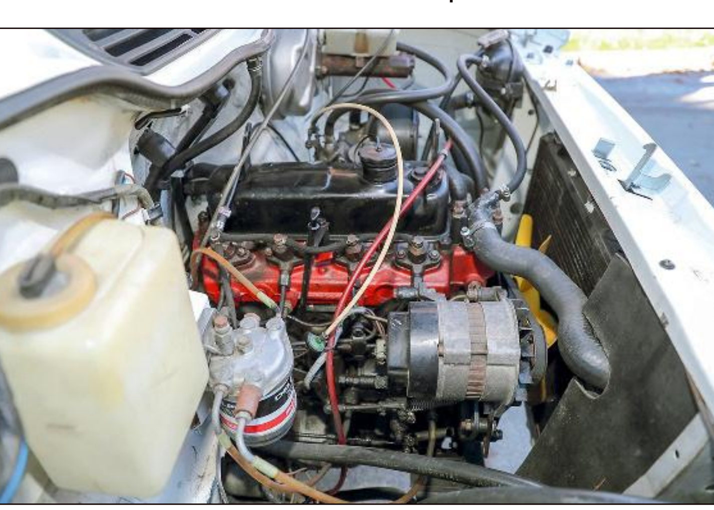
COTATION
Même si l'intérêt pour ce type de fourgons reste modéré, le Sherpa est devenu assez rare. Du coup, sans être cher, il n'est pas non plus donné. Pour un exemplaire en très bon état, comptez 8 000 euros, avec une tendance lente mais constante à la hausse.


Le diesel est très bruyant, mais l'isolation acoustique du capot moteur s'avère soignée.




Le constructeur avait prévu une double batterie sur le Sherpa (et l'espace qui va avec) pour un total de 68 Ah. Les utilisateurs modernes (dont Roberto fait partie) trouvent plus pratique d'installer une seule batterie à haute capacité.


Sur le côté gauche du compartiment moteur, outre le vase d'expansion du radiateur, le servofrein accroché à l'auvent et l'émetteur d'embrayage juste à côté, on note un filtre à air dont la position verticale est atypique. Le ventilateur du radiateur est en plastique jaune.


Leyland mettait en valeur l'accès très aisé à la mécanique, meilleur que sur un fourgon à cabine avancée disposant du compartiment entre les sièges. Sur ce côté droit sont présents la pompe à injection, le filtre gazole (Delphi HDF 296) et l'alternateur.

étaient assez courants dans les rues des villes du Nord.
Le marchepied permet de prendre aisément place à l'intérieur. A bord d'un Sherpa, les détracteurs des cabines avancées trouveront de quoi étayer leur avis: sans le bloc central sous lequel se cache le moteur, la cabine serait spacieuse, et ce en dépit d'une largeur extérieure modeste. La visibilité est parfaite à l'avant et sur les côtés. N'avoir qu'une demi-paroi entre l'habitacle proprement dit et l'espace de chargement permet d'évaluer l'encombrement de la partie arrière en s'aidant des trois rétroviseurs et des petites lunettes arrière. Comme sur tous les diesel d'antan, le démarrage respecte un ordre bien précis. On tourne la clé et on attend que le témoin du préchauffage s'éteigne, ce qui, à froid, peut demander plus de 20 secondes. A ce moment-là seulement, on appuie sur l'accélérateur en achevant, dans le même temps, de tourner la clé. Le moteur est bruyant et vibre très fort au ralenti : j'ai la sensation d'être assis sur un fauteuil de massage. L'embrayage est dur et la grille des rapports insolite. La marche arrière est en lieu et place de la deuxième, les autres rapports sont décalés d'une position (première à la place de la troisième, deuxième à la place de la quatrième, etc.). Un petit apprentissage s'impose.

Aux premiers tours de route, je reste étonné de la paresse de ce diesel. Je sais bien qu'il n'a que la puissance d'une citadine avec la charge d'un fourgon, mais je ne m'attendais pas à avoir affaire à un moteur aussi poussif. Chaque fois que je monte un rapport, le régime chute tellement que je me retrouve en difficulté dans la circulation. J'apprends alors une petite astuce : il faut utiliser la boîte, comme on le ferait en piste sur une super sportive. Si les passages sont très rapides (et accompagnés d'un petit coup de gaz préventif), le Sherpa se transforme : de très lent, il devient tout juste… lent. S'inscrire dans la circulation n'est plus un problème. Grâce à une direction dure mais honnête (précise serait un terme trop fort), je suis assez à l'aise, que ce soit en ville ou sur les départementales. Le bruit du moteur reste présent, mais les soubresauts imposés à l'équipage sont moins impressionnants. En revanche, le freinage est pour le moins préoccupant: avec quatre tambours pas très grands et malgré le servofrein, je ne peux pas prétendre m'arrêter. Au mieux, je dois anticiper mes ralentissements via la boîte, le frein moteur et… en faisant preuve de beaucoup de sagesse. Tout cela avec le compartiment arrière vide. Je n'ose même pas imaginer ce qui pourrait se passer lors d'un arrêt d'urgence, le fourgon plein. Le confort, déjà mis à mal par la sonorité de la mécanique, souffre également des essieux rigides avec un arrière qui, à vide, tend à sautiller, diminuant quelque peu l'adhérence. Mais dans l'ensemble, en conduisant coude à la portière et sur un filet de gaz à 60-70 km/h, je suis en symbiose avec cette mécanique comme je les aime : simple, efficace, lente mais vivante, d'un appétit modeste (Leyland revendiquait 525 km d'autonomie) et affichant une image décalée que j'adore. Après tout, Sherpa ne rime-t-il pas avec sympa? ■

Le moteur est bruyant et vibre fort au ralenti : j'ai la sensation d'être assis sur un fauteuil de massage

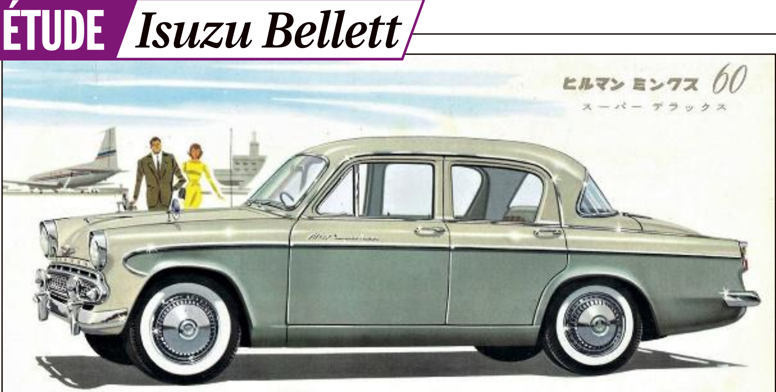


La roue de secours est à l'extérieur, sous le plancher, devant la roue arrière droite. Facile à sortir mais toujours sale...

L'autocollant préconise l'emploi de pièces d'origine. Unipart était le regroupement des fournisseurs de BLMC. L'une des raisons du succès du Sherpa était la garantie "intégrale", c'est-à-dire étendue aux éléments électriques ou aux pneus.

Le maître-cylindre d'embrayage est commun à d'autres modèles anglais tels que la MGB.

Loin de les protéger, les demi-pare-chocs chromés intégrant les optiques arrière les exposent aux chocs. L'éclairage de la plaque minéralogique est identique à celui de la Triumph Dolomite. Le chiffre qui suit le nom Sherpa indique le poids total admis en charge (1,85 tonne).



C'est en assemblant, puis en fabriquant entièrement les différentes générations d'Hillman Minx que le constructeur japonais a acquis et développé ses compétences en matière de voitures de tourisme. La Bellett est la digne fille de la Minx, incarnée ici par une version Super Deluxe de 1960 spécifique au marché nippon.



La couverture du catalogue suédois de 1965 révèle tous les détails d'accastillage des premières Isuzu Bellett, reconnaissables notamment à leur calandre et à leurs optiques arrière triangulaires qui n'intègrent pas encore les feux de recul.



ATTACHANTE ET POU

Spécialiste du diesel et surtout connu en France pour ses gros pick-up, le constructeur japonais Isuzu a pourtant fabriqué des voitures de tourisme durant 40 ans, de 1953 à 1993, mais aucune n'a pris la direction de l'Hexagone. La Bellett, présentée en 1963, reste comme l'un des modèles les plus emblématiques de la marque. Cette auto au caractère attachant mais à l'histoire complexe est à (re)découvrir!

Texte **Bernard Vermeylen** – Documents **Archives de l'auteur**

Souvent, l'origine des marques automobiles japonaises se perd dans un inextricable fouillis d'alliances entre sociétés, et Isuzu ne fait pas exception à la règle. L'année 1916 semble heureusement faire l'unanimité pour en fixer les débuts, marqués par l'association entre la firme Ishikawajima Shipbuilding & Engineering Co et la Tokyo Gas Electric Industrial Co, ceci dans le but d'assembler des véhicules automobiles. Après quelques essais restés sans suite, un accord est finalement conclu avec le constructeur anglais Wolseley en 1918 pour la fabrication sous licence et la vente de ses modèles dans l'est de l'Asie. Parallèlement, un premier camion est également construit. De 1922 à 1927, l'entreprise produit et commercialise avec un certain succès la Wolseley A9. A la fin du contrat avec Wolseley, le département automobile d'Ishikawajima devient indépendant et vend des véhicules conçus en interne sous la marque Sumida, plutôt spécialisée dans les utilitaires. Le nom d'Isuzu (qui est celui d'une rivière qui traverse le site du tombeau Shinto dédié à Amaterasu, la déesse du Soleil) apparaît pour la première fois en 1933, alors que le département automobile d'Ishikawajima fusionne avec DAT (constructeur également connu pour être aux origines de Nissan/Datsun: décidément, rien n'est simple au Japon!) et que la société commence sérieusement à s'intéresser au moteur diesel. Le 9 avril 1937, une nouvelle fusion, cette fois avec la Tokyo Gas & Electric Co, signe l'acte de naissance de la Tokyo Automobile Industrial Co… vite rebaptisée Diesel Automobile Industrial Co! Enfin, en 1949, la firme adopte le nom d'Isuzu Motors Ltd qui est toujours le sien aujourd'hui, avec au programme la fabrication de camions, d'autobus et de moteurs diesel.

RETOUR À L'AUTOMOBILE DE TOURISME

En 1953, Isuzu vient (ou revient) à l'automobile de tourisme grâce au partenariat noué en février avec le groupe anglais Rootes, désireux d'implanter une usine au Japon. Le 25 octobre, la première Hillman Minx (type PH10 chez Isuzu) construite dans l'usine flambant neuve d'Omori quitte les chaînes de montage. La voiture ne diffère en rien de celles montées dans leur pays d'origine. Au début, une bonne partie des pièces nécessaires à sa fabrication proviennent d'Angleterre, mais le nombre de ces éléments décroît régulièrement. Le 19 septembre 1956, quatre mois après la commercialisation au Royaume-Uni de la toute nouvelle Hillman Minx Série 1 (Audax, en interne), ce modèle remplace l'ancienne version sur les chaînes

Sans être extravagantes, les lignes de la berline Isuzu Bellett, ici dans sa définition initiale de 1963-1964, font preuve d'une incontestable personnalité. A l'heure où les marques japonaises commencent à se tourner vers les stylistes italiens, la Bellett est intégralement conçue en interne.

RTANT MÉCONNUE !

japonaises. Et presque quatre ans jour pour jour après la sortie de la première Minx asiatique, le 28 octobre 1957, le processus d'intégration prend fin avec la production de la première berline Minx entièrement fabriquée sur place. Dans l'intervalle, les ingénieurs britanniques dépêchés à Omori par Rootes pour superviser les opérations de montage se sont aperçus d'une amélioration sensible de la qualité des voitures assemblées, désormais nettement mieux finies que dans leur pays d'origine. A partir de là, si la Minx Isuzu continue bien à appliquer les changements intervenus sur le modèle anglais (augmentation de puissance, remaniement de calandre…), elle s'émancipe quelque peu, d'abord avec la diffusion, en janvier 1958, d'une version dite Super Deluxe pourvue d'une décoration deux tons spécifique et dont l'équipement est nettement enrichi. Au mois de juin 1958, la gamme s'étoffe avec l'arrivée d'un break trois portes baptisé Express. Jusqu'ici, Isuzu s'était contenté de construire la seule berline, délaissant le cabriolet et le break cinq portes proposés par Hillman. Et voici que curieusement, la marque développe une carrosserie inédite pour la version break au lieu de reprendre le modèle existant ! A l'automne 1958, la Minx japonaise adopte, comme son homologue anglaise (Série 3), le nouveau moteur de 1494 cm^3 de 52,5 ch et les modifi-



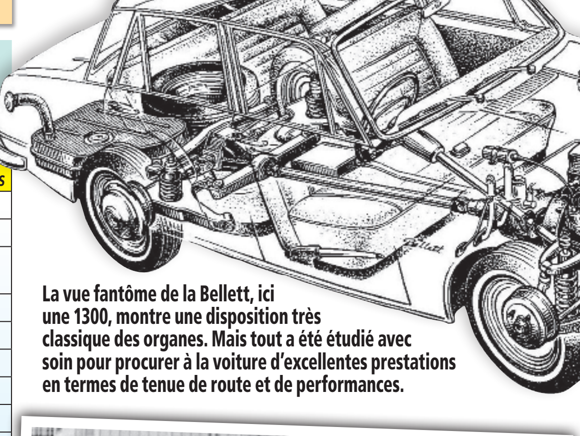
Le tableau de bord de la Bellett Deluxe de 1965 est plaisant à l'œil et assez riche en informations pour le conducteur. La montre fichée au milieu de la planche n'est montée que sur la version Deluxe et le poste de radio reste une option.

S'Y RETROUVER DANS UNE GAMME PLÉTHORIQUE

LES DIFFÉRENTS TYPES PROPOSÉS SUIVANT LA CARROSSERIE ET LA MOTORISATION

Type Usine	Moteur et/ou finition	Berline 2 portes	Berline 4 portes	Berline 'B' 4 portes	Coupé	Coupé fastback	Break Express
PR10	1300	PR10 S2	PR10S4				
PRD10	1800 Diesel		PRD10 S4 PRD10 D4				
PR20	1500	PR20 S2 PR20 D2	PR20 S4 PR20 D4 PR20 T4				
PR30	1300			PR30 S4			
PRD30	1800 Diesel			PRD30			
PR40	1500			PR40 D4			
PR50	1600	PR50 D2	PR50 D4				
PR50S	1500 / 103 ch.	PR50 SD2	PR50 SD4				
PR50(R)N	1600 spécial	PR50RN	PR50N				
PR60RSD	1800 Sport	PR60RSD					
PR80	1500 / 68 ch.				PR80		
PR80GT	1500 GT				PR80GT		
PR90	1600 GT 1579 - 88 ch.				PR90		
PR91	1600 GT 1584 - 90 ch.				PR91	PR91	
PR91W	1600 GT-R				PR91W		
PR95	1800 GT				PR95		
PR95N	1800 GTN				PR95N		
KR10V	1300						KR10V
KRD10V	1800 Diesel						KRD10V

A noter que les berlines livrables en finition Standard se repèrent par le code S2 en deux portes et S4 en quatre portes, tandis que les équivalents Deluxe ont droit aux codes D2 et D4. La finition Standard (livrée d'office sur le break Express et le pick-up Wasp) disparaît sur les berlines en même temps que la motorisation 1300, à l'automne 1970. Les coupés sont toujours livrés en déclinaison Deluxe. La 1500 Automatic codée T4 n'existe qu'en version quatre portes Deluxe. Enfin, l'utilitaire Wasp (non repris dans ce tableau) utilise le type KR10 en motorisation 1300, KRD10 en 1800 diesel et KR20 en 1500, ce dernier moteur étant réservé à l'exportation.



La vue fantôme de la Bellett, ici une 1300, montre une disposition très classique des organes. Mais tout a été étudié avec soin pour procurer à la voiture d'excellentes prestations en termes de tenue de route et de performances.



Les premières Bellett commencent à sillonner les routes hollandaises au cours de l'hiver 1964-1965. Avec une vingtaine d'exemplaires vendus par mois en moyenne, la pénétration de la marque sur le marché est des plus modestes.

A l'automne 1964, la gamme Bellett est renforcée par l'arrivée d'une 1300 plus abordable et d'une berline deux portes. Seule la finition Standard est disponible avec cette motorisation. En revanche, il est possible d'obtenir une 1500 Deluxe en deux portes.



La motorisation 1800 diesel intéresse surtout les chauffeurs de taxi. A partir de l'automne 1964, elle n'est plus associée qu'à la finition Standard et à la présentation extérieure de la 1300.

cations esthétiques apportées à l'arrière (ailes évasées et feux modifiés). Elle reçoit aussi la calandre de la Minx Série 3A en octobre 1960 (à partir de cette date, la Super Deluxe est renommée Hi-Style), mais ensuite, sa carrière semble figée. La Minx japonaise n'aura par exemple jamais droit au 1600 monté depuis juillet 1961 sur les Hillman anglaises. La dernière Minx asiatique quitte les chaînes d'Omori en juin 1964, totalisant 57 729 exemplaires depuis 1953. Chez Isuzu, on n'avait aucune envie de reconduire le contrat à son échéance !

Dès le Salon de Tokyo de l'automne 1961, le constructeur japonais a affiché ses ambitions en présentant un tout nouveau modèle, la Bellel, entièrement conçue en interne. Cette grande berline, qui entre en production en avril 1962, propose trois motorisations : le 1500 de la Minx (72 ch), un 2 litres inédit (85 ch) et un diesel de 2 litres (55 ch). Bientôt rejointe par un break, cette voiture classique entre en concurrence frontale avec les Nissan Cedric, Toyota Crown et Prince Skyline/Gloria. Ses lignes, manifestement inspirées par les créations récentes de Pininfarina que sont les Peugeot 404 et les Austin Cambridge ou Morris Oxford, ne sont pas très originales, mais ce n'est qu'une première étape : le bureau d'études planche déjà sur un modèle aux ambitions plus aiguisées destiné à remplacer l'Hillman Minx.



Apparu quelques mois avant la berline Bellett, l'utilitaire Wasp repose, contrairement à elle, sur un châssis traditionnel. Il reçoit la motorisation 1300 ou 1800 diesel au Japon, et généralement le moteur 1500 à l'exportation.

LE PICK-UP D'ABORD, LA BERLINE ENSUITE

Au mois de juin 1963, Isuzu commercialise un nouveau véhicule utilitaire livrable en pick-up ou en châssis cabine : le Wasp. Il inaugure un quatre cylindres maison de 1 325 cm³ et un diesel de 1 764 cm³. Sa carrosserie au dessin moderne repose sur un châssis conventionnel. La berline Bellett, présentée officiellement en octobre 1963, peu avant l'ouverture du Salon de Tokyo, reprend toute la partie avant du pick-up Wasp, mais sa carrosserie aux lignes originales est autoportante. Dans un premier temps, seuls deux moteurs sont prévus : un 1 417 cm³ de 63 ch inédit à trois paliers et arbre à cames latéral ou le 1800 diesel déjà monté sur le pick-up. La transmission est classique aux roues arrière et la boîte, à quatre rapports dont les trois supérieurs sont synchronisés, peut être commandée par un levier au plancher (si les sièges avant sont séparés) ou au volant (si la voiture est dotée d'une banquette). La suspension, indépendante sur les quatre roues (une première au Japon pour une voiture de cette catégorie) et à ressorts hélicoïdaux, fait à appel à des triangles transversaux à l'avant et à des jambes longitudinales alliées à un essieu oscillant à l'arrière. La direction est à crémaillère et les freins à tambours ne bénéficient pas de l'aide d'un servo.

Le nom d'Isuzu apparaît pour la première fois en 1933



A côté du pick-up, il existe, sur le même châssis, une fourgonnette de grande capacité.

Au début, l'offre est simple : une carrosserie, la berline à quatre portes et deux finitions, Standard ou Deluxe, cette dernière disposant en plus d'une montre au tableau de bord, de deux pare-soleil au lieu d'un, d'un allume-cigare, d'un kit radio, du chauffage, de glaces teintées, de butoirs de pare-chocs et de pneus à flanc blanc. Toutefois un break baptisé Express apparaît en même temps, mais il repose sur le châssis conventionnel du pick-up et reçoit les mêmes motorisations (1300 et 1800 diesel) associées à la finition Standard, ce qui l'éloigne manifestement de la gamme tourisme dans la politique commerciale d'Isuzu.

La berline entre en concurrence, sur le marché japonais, avec les Toyota Corona et Datsun Bluebird, mais ne reste pas longtemps seule au catalogue, comme pouvaient s'en douter les visiteurs du Salon de Tokyo 1963 : ils ont pu admirer, dans un coin du stand, un joli coupé peint en gris métallisé dont le moteur 1500 GT revendique 80 ch à 6000 tr/mn grâce au montage de deux carburateurs SU à la place du double corps Nikki inversé de la berline. Ce coupé, exposé en tant que prototype, est finalement commercialisé en avril 1964 sous la désignation 1600 GT avec un



Reposant, comme le break, sur le châssis de l'utilitaire Wasp, ce pick-up Bellett à quatre portes – type de carrosserie assez populaire au Japon – ne dépassera pas le stade du prototype. Sa lunette arrière inclinée semble inspirée par celle de la Ford Anglia.

moteur de 1579 cm³ de 88 ch inédit qui promet 160 km/h et des freins à disque sous licence Dunlop à l'avant. Sa présentation intérieure est plus cossue et sportive que sur la berline et se distingue notamment par des sièges spécifiques, un joli volant bois, une console centrale sous le tableau de bord supportant de nombreux cadrans de contrôle, etc. A l'extérieur, le véhicule reçoit une calandre inédite à quatre phares et de grands feux arrière.

UNE CARRIÈRE INTERNATIONALE SÉLECTIVE

L'automne 1964 voit à la fois arriver la motorisation 1300 de 58 ch sur la berline quatre portes et une carrosserie deux portes disponible avec les moteurs 1300 et 1500. La 1300 n'est livrée qu'en finition Standard, comme la 1800 diesel dont la présentation s'aligne désormais sur celle de la 1300. Au début de l'année 1965, le bloc 1500 voit sa puissance passer de 63 à 68 ch. C'est vers la même époque que les premières berlines Bellett arrivent sur certains marchés européens : fin 1964 aux Pays-Bas, en mars 1965 en Suisse, à peu près en même temps en Scandinavie. Dans ces pays, l'importation se limite en général à la berline quatre portes 1500 en déclinaison Standard ou Deluxe, à la 1800 diesel et au coupé 1600 GT. Au Canada aussi, la commercialisation débute en mars 1965. D'autres marchés, comme l'Australie ou l'Amérique du Sud, importent en plus le pick-up Wasp, en général avec la motorisation 1500, non disponible sur les versions pick-up vendues au Japon. L'Australie, par exemple, en fait venir un unique contingent de 122 exemplaires en 1965.
La commercialisation de la Bellett aux Pays-Bas a donné lieu à au moins deux essais dans la presse automobile locale, en 1965 : *Autovisie* du 2 juillet et *De Auto* du 23 juillet. Il en ressort que l'auto est pétrie de qualités et gagne à être connue, au-delà des idées toutes faites ;

En 1965, les premières berlines Bellett arrivent sur certains marchés européens

non, elle n'est pas bon marché, mais la version Deluxe essayée est très bien équipée. Et puis ses qualités routières sont excellentes : « La Bellett tient très bien la route, lit-on dans *De Auto*, elle est insensible au vent latéral et se comporte merveilleusement dans les virages. Quand on négocie un virage, elle est d'abord sous-vireuse, puis dans des courbes plus serrées ou prises plus rapidement, ce comportement fait place à un survirage facile à contrôler. » Côté performances, le véhicule, qui s'affiche à peine moins cher qu'une Simca 1500 ou une Fiat 1500, fait jeu égal avec ces références (le 0-100 km/h est couvert en 16,6 s et la vitesse maxi s'élève à 144 km/h) et s'avère un peu plus économe en carburant. Comme le dit, en conclusion, *Autovisie* : « L'Isuzu Bellett n'est pas la voiture de tout le monde. Ce n'est pas la voiture de celui qui cherche à avoir le plus de place possible pour son argent. C'est une voiture à la personnalité sportive évidente (avec un soupçon de caractère anglais), et elle s'adresse surtout à celui qui a compris qu'une bonne voiture ne s'achète pas au rabais. Celui qui tient ce raisonnement achètera une Bellett non pour son aspect extérieur impressionnant ou ses mensurations, mais pour ce qu'elle offre au-delà des lignes de sa carrosserie. Et cela à un prix finalement pas si élevé ! »

UNE GAMME EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Au Salon de Tokyo 1965, Isuzu annonce la commercialisation d'une boîte automatique en option sur la 1500, mais c'est surtout à partir de 1966 que la gamme connaît des évolutions régulières. Quelques changements cosmétiques sont apportés à l'ensemble des berlines au mois d'avril 1966 : les 1300, 1500 et 1800 diesel, ainsi que le

Le break Bellett Express, établi sur le châssis de l'utilitaire Wasp, n'a droit lui aussi qu'aux motorisations 1300 et 1800 diesel et à la finition Standard. Sorti en même temps que la berline, à l'automne 1963, il est déjà retiré du catalogue à l'automne 1967. Peu mis en avant dans la publicité, il ne semble pas avoir été exporté. Il s'agit ici d'un modèle 1967 doté de la nouvelle face avant.



En avril 1966, toutes les berlines et le break adoptent une face avant identique à quatre phares. Sur la berline, la face arrière est également remaniée et se caractérise notamment par ses feux arrière plus massifs intégrant les feux de recul.



L'élégant coupé 1600 GT est commercialisé depuis le mois d'avril 1964, mais curieusement, il perd sa calandre à quatre phares au moment même où toutes les berlines y ont droit, les antibrouillards migrant sur le pare-chocs ! En revanche, il bénéficie d'un joli volant en bois et d'un tableau de bord plus complet allié à une console centrale.



La berline Bellett B commercialisée fin 1966 propose plus d'espace à l'arrière grâce à son pavillon redessiné, comme toute la partie arrière. Ce modèle, qui s'adresse surtout aux compagnies de taxis, n'a connu qu'une courte carrière de deux ans.





La berline Bellett 1500 Sport présentée en avril 1967 annonce la couleur dès la couverture du catalogue publicitaire : être la solution pour les pères de famille qui ne veulent pas renoncer à se faire plaisir sur la route. Elle a droit aux freins à disque à l'avant, à l'image du coupé 1600 GT.



Présentée au Salon de Tokyo de l'automne 1966 et entrée en production en janvier suivant, la Bellett 1600 GT fastback couronne avec brio la gamme Bellett. Son tout nouveau moteur de 1.584 cm^3 développe 90 ch à 5 400 tr/mn. A l'avant, elle se distingue par une calandre qui lui est propre.



C'est évidemment l'arrière en pente douce qui donne au coupé fastback toute sa personnalité, accentuée par les feux arrière ronds. Ce modèle ne semble pas avoir été exporté et sa production limitée à 349 exemplaires a pris fin en 1968, les dernières unités ne trouvant pourtant preneur qu'en 1970 !

LES DIFFÉRENTES MOTORISATIONS UTILISÉES

Tous les moteurs sont des quatre cylindres refroidis par eau.

Modèle	Type	Cylindrée	Alésage x course	Puissance	Période	Modèles
1300	G130	1325	75x75	58 ch à 5 000 tr/mn 70 ch à 5 200 tr/mn	09/64 à 06/68 07/68 à 09/70	Berlines, berline B, break Berlines
1500	G150	1471	79x76	63 ch à 5 000 tr/mn 68 ch à 5 000 tr/mn 77 ch à 5 000 tr/mn 78 ch à 5 200 tr/mn	06/63 – 12/65 04/67 – 1968 ? 01/65 – 07/68 01/65 – 07/68 07/68 – 09/71	Berlines Berlines LPG Berlines, berline B Coupé, berline Sport Berlines
1600	G160	1579	88x73	88 ch à 5 400 tr/mn	04/64 – 08/68	Coupé
1600	G161	1584	82x75	84 ch à 5 200 tr/mn 90 ch à 5 400 tr/mn 103 ch à 5 400 tr/mn 120 ch à 6 400 tr/mn	10/71 – 09/73 10/66 – 11/70 09/69 – 09/71 09/69 – 09/73	Berlines Coupé fastback, coupé, berline Sport Berline Sport, coupé GT, coupé fastback Coupé GTR
1800	G180	1817	84x82	100 ch à 5 400 tr/mn 115 ch à 5 800 tr/mn	10/71 – 09/73 11/70 – 09/73	Coupé GTN Berline 2 portes, coupé
1800 diesel	C180	1764	79x90	50 ch à 4 000 tr/mn	06/63 – 07/69	Berline 4 p., berline B, break

A noter que l'utilitaire Wasp était animé soit par le 1300 de 58 ch, soit par le 1800 diesel ; un contingent de Wasp exporté en Australie en 1965 a, lui, reçu le 1500 dans une variante de 66 ch.



En 1968, la présentation extérieure des berlines évolue. Dès le printemps, les feux arrière sont modifiés pour devenir plus étroits mais sensiblement plus allongés. A partir du mois de juillet, les berlines 1300 et 1500 adoptent une nouvelle calandre à fond noir et des phares rectangulaires. Sur la 1500, la puissance passe à 78 ch.

En 1970, le plus important est le lancement du coupé 1600 GT-R

break, adoptent désormais la même face avant à quatre phares avec une nouvelle grille de calandre. A l'arrière, on constate la présence d'optiques de grandes dimensions qui, comme sur le coupé, intègrent les feux de recul. Enfin, le tableau de bord est redessiné et la boîte offre désormais la synchronisation sur les quatre rapports. Curieusement, vers la même époque, le coupé perd sa calandre à quatre phares: les antibrouillards sont désormais simplement posés sur le pare-chocs avant.

A l'occasion du Salon de Tokyo, Isuzu présente un coupé fastback à moteur 1600 de 90 ch dont l'élégante partie arrière se distingue par ses deux ensembles de trois feux ronds. La face avant est également propre à ce coupé dont la commercialisation est effective au printemps 1967. Autre nouveauté sur le stand: une berline Bellett B dont le pavillon est légèrement rehaussé et la partie arrière redessinée. Elle affirme aussi sa différence en arborant une calandre spécifique et des phares rectangulaires. Disposant d'une habitabilité arrière améliorée – grâce notamment à une garde au toit plus importante – et d'un coffre un peu plus grand, cette version,



Véritable bête de rallye, la 1600 GT-R fait son entrée dans la gamme à l'occasion du Salon de Tokyo 1969. Son moteur 1 584 cm³ délivre 120 ch à 6 400 tr/mn et lui permet de tutoyer les 190 km/h. Cette auto est devenue une icône au Japon.

Voici le coupé 1600 GT et la berline 1600 Sport du millésime 1969. Cette dernière a succédé, au printemps 1968, à la berline 1500 Sport en adoptant le moteur 1 584 cm³ de 90 ch. Une nouvelle calandre à quatre phares arrive par la même occasion sur les modèles à motorisation 1600.



Son tableau de bord est sensiblement identique à celui de la 1800 GT.



Le carrossier italien Ghia, qui a dessiné pour Isuzu le splendide coupé 117 et la berline Florian, a également été sollicité en 1967 pour réétudier la carrosserie de la Bellett, mais son style plutôt impersonnel et proche de celui de la Datsun Bluebird n'a pas convaincu.

Une petite Jeep façon Suzuki Jimny, tel est le concept de l'Unicab à moteur Bellett 1300 présentée au Salon de Tokyo. Produit en série de l'été 1967 à l'automne 1974, ce véhicule destiné à une population jeune fait l'impasse sur la traction intégrale.

PRODUCTION

Année	Berline	Coupé GT	Total
1963	6 638	-	6 638
1964	29 341	691	30 032
1965	23 924	2 821	26 745
1966	30 753	2 456	33 209
1967	19 425	1 873	21 298
1968	14 273	1 693	15 966
1969	14 317	2 761	17 078
1970	4 937	1 461	6 398
1971	4 129	1 858	5 987
1972	4 229	1 523	5 752
1973	2 371	436	2 807
Total	154 337	17 573	171 910

Source: Isuzu Piazza, 117 coupé and Bellett GT, *NEKO Publishing Ltd (1993).*
Dans le total des coupés GT sont compris 349 coupés fastback et environ 1 400 coupés GT-R.
Suivant une autre source, le total s'élève à 170 737 unités, dont 17 439 coupés GT.
Des Bellett ont été assemblées en CKD en Nouvelle-Zélande (de 1966 à 1971 environ) par Campbell Motor Assemblies et au Canada dans une usine située en Nouvelle-Ecosse, de 1968 à 1970-71 (585 exemplaires en 1968).
Précisons enfin que les chiffres de production du break Express et du pick-up Wasp ne sont pas connus.



Œuvre du designer Tom Tjaarda pour le compte de Ghia, la berlinette Bellett 1600MX à moteur central de 120 ch et boîte Hewland attire la foule sur le stand Isuzu du Salon de Tokyo 1969. Le constructeur pensait commercialiser une petite série de cette auto qui préfigure la De Tomaso Pantera, mais il n'en sera finalement rien.



Toute la famille des Bellett 1972 figure sur ce document extrait du catalogue. C'est désormais la 1600 Special qui fait office d'entrée de gamme, celle-ci étant coiffée par la GT-R. La calandre noir mat est généralisée à tous les modèles, et l'on remarque les gros feux arrière désormais de mise. Plus rien ne change jusqu'à l'extinction des Bellett, à l'été 1973.

qui existe avec les motorisations 1300, 1500 et 1800 diesel, n'a droit qu'à une finition plutôt basique et s'adresse d'abord aux compagnies de taxis ou aux administrations. Au mois d'avril 1967, la gamme s'enrichit encore avec l'arrivée de deux nouvelles versions: une berline 1500 Sport livrable en deux et quatre portes dotée d'un moteur à deux carburateurs SU de 77 ch, de freins à disque à l'avant et d'une finition intérieure inspirée par celle du coupé 1600 GT, et une berline Bellett B dont le moteur est alimenté au GPL. La carrière du break Express s'achève discrètement à la fin de l'été 1967.
De nouveaux remaniements cosmétiques interviennent au tout début de l'année 1968, semble-t-il : une calandre à quatre phares et à deux groupes de baguettes horizontales (à la base et au sommet) s'impose sur le coupé et la berline 1600 Sport à moteur 1 584 cm³ de 90 ch, qui remplace la 1500 Sport. Des feux arrière étroits et allongés sont montés sur toutes les berlines qui accueillent, avec les motorisations 1300 et 1500, la face avant de la berline Bellett B à phares rectangulaires. Cette dernière est d'ailleurs retirée du catalogue vers le mois de juillet, tout comme la motorisation 1800 diesel, tandis que la berline 1500 Deluxe reçoit une mécanique légèrement plus puissante: 78 ch à 5200 tr/mn, au lieu de 77 ch à 5000 tr/mn. Celle de la 1300 évolue encore plus nettement en passant de 58 à 70 ch, garantissant 145 km/h. Enfin, la boîte automatique optionnelle sur la 1500 n'est plus proposée. Le coupé fastback, qui n'est plus produit depuis déjà quelques mois, reste disponible sur stock jusqu'au début 1970 malgré une production contenue d'à peine 349 exemplaires.

UN COUPÉ TRÈS SPORTIF EN CHANT DU CYGNE

Pour le millésime 1970 (automne 1969), la ventilation est revue sur tous les modèles, sauf sur ceux de base, soit la 1300 rebaptisée Special sur le marché japonais ou la 1500 à l'exportation. Ces versions adoptent au passage la calandre à quatre phares déjà installée sur les 1600. Les ouïes qui garnissent les ailes arrière permettent de reconnaître les véhicules dotés de cette nouvelle ventilation. Mais le plus important est évidemment le lancement d'une variante réellement méchante et devenue iconique au Japon: le coupé 1600 GT-R. Avant tout destiné à ceux qui font de la compétition, il reçoit un 1 584 cm³ de 120 ch qui lui garantit un bon 190 km/h en pointe. La présentation intérieure se veut sportive avec notamment de sièges à appui-tête intégré assurant un bon maintien, et l'extérieur est à l'avenant: bandes noires sur les flancs, capot noir et feux antibrouillard supplémentaires dans le pare-chocs avant. A l'occasion du Salon de Tokyo 1970, la motorisation 1300 disparaît et la 1500 désormais "Special" reprend le flambeau de modèle de base. En même temps, un nouveau moteur (type G180) de 1 817 cm³ et 115 ch permet d'intercaler un inédit coupé 1800 GT entre les 1600 GT et 1600 GT-R.
Atteignant les huit ans, un âge canonique pour une voiture japonaise, l'Isuzu Bellett connaît, à l'automne 1971, un ultime restylage. La face avant inédite et sa calandre tarabiscotée en plastique noir, le capot raccourci en raison du montage d'une plage fixe contenant les ouïes de ventilation en bas du pare-brise et les nouveaux feux arrière formés de deux carrés massifs de chaque côté de la plaque d'immatriculation permettent d'identifier immédiatement cette dernière génération. Du côté des motorisations, on note la disparition de la 1500 et l'arrivée d'une version 100 ch du 1800 sur le coupé, alors que la déclinaison Sport de la berline a droit au 1800 de 115 ch. Les modèles à moteur 1800 accueillent un volant redessiné à trois branches.
Désormais, la gamme s'articule de la façon suivante:
- 1600 Special en berline deux et quatre portes (moteur 1584 cm³ - 84 ch).
- 1800 Sport en berline deux portes (moteur 1 817 cm³ - 115 ch).
- 1800 GTN en coupé (moteur 1 817 cm³ - 100 ch).
- 1800 GT en coupé (moteur 1 817 cm³ - 115 ch).
- 1800 GT-R en coupé (moteur 1 584 cm³ - 120 ch).
Cette offre, réduite à six modèles, ne change désormais plus jusqu'à la disparition de la Bellett qui intervient à l'automne 1973, après onze ans de bons et loyaux services. ■



Rendez-vous MANQUÉS

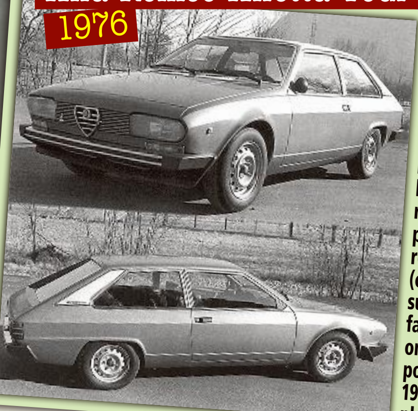
On le sait, tous les projets n'aboutissent pas à une production en série. Pour les raisons les plus variées, des modèles (parfois très réussis) sont jetés aux oubliettes. Et les constructeurs italiens n'échappent pas à cette dure loi de la sélection. Voici donc un guide inédit des Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, Lancia et Innocenti qui n'ont jamais vu le jour entre la guerre et le nouveau millénaire.

Texte **Marco Visani**
Photos **Archives Constructeurs**

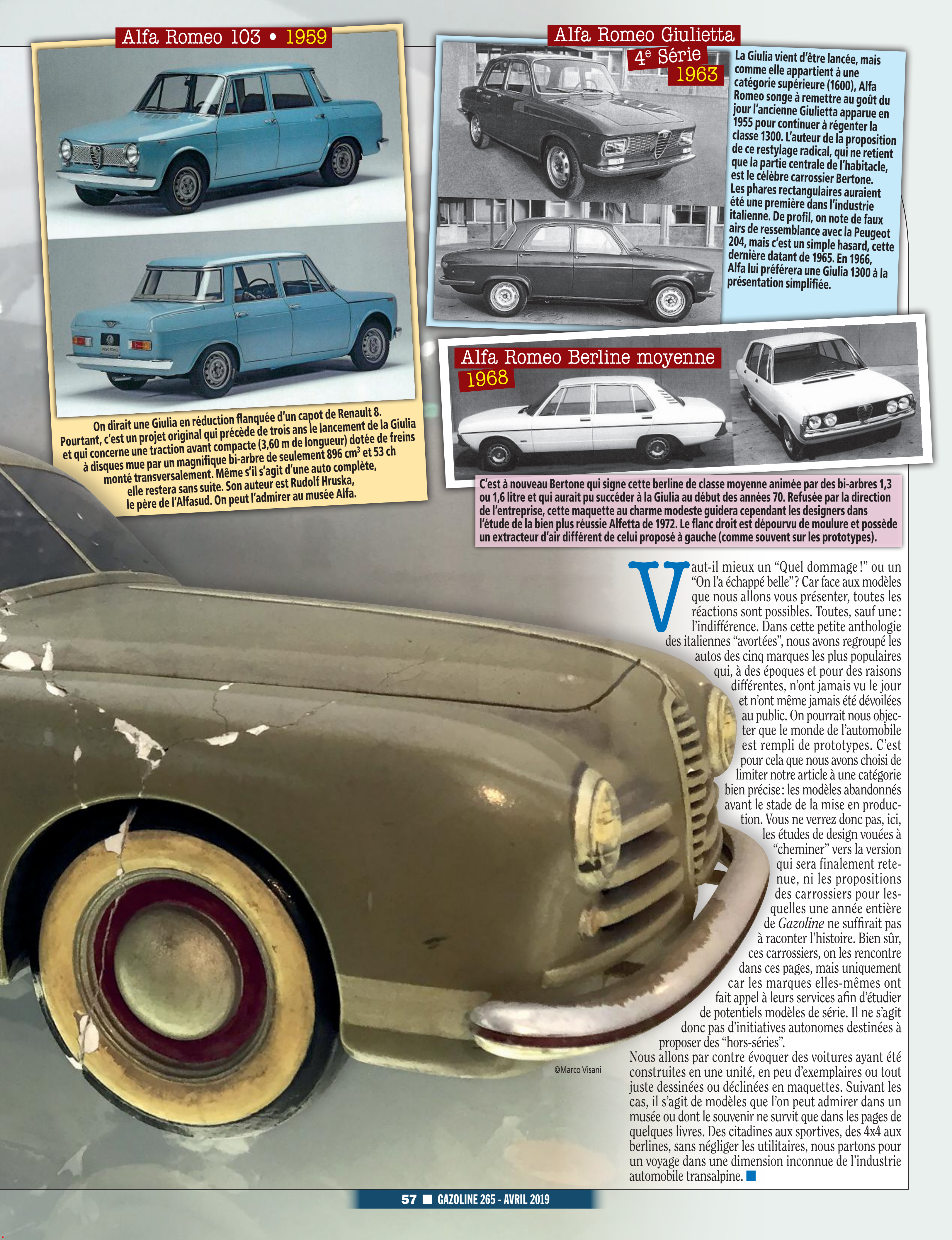
Alfa Romeo 6C 3000 1948

Juste après la guerre, la remplaçante de la 6C 2500 est prête : il s'agit d'une limousine de plus de cinq mètres avec coque autoporteuse et roues indépendantes mue par un six cylindres en ligne de 2 995 cm³ et 120 ch lui autorisant les 165 km/h. Trois exemplaires sont préparés, mais la politique industrielle de l'entreprise est davantage axée sur des modèles moins élitistes, ce qui donnera le jour à la 1900 de 1950, enterrant à jamais ce vaisseau amiral. La maquette est exposée au musée Alfa Romeo d'Arese (Milan).

Alfa Romeo Alfetta Tour 1976



L'Alfetta GT n'a que deux ans lorsque Bertone (encore lui !) se penche sur son cas afin d'en améliorer l'habitabilité. Si, à l'avant, on ne note d'inédit que les phares rectangulaires, les flancs et l'arrière sont entièrement revus : empattement allongé, passages de roues et poupe redessinés donnent à la Tour (c'est le nom que l'on retrouve sur la custode) un aspect plus familial que sportif. La suite, on la connaît : la GT/GTV poursuivra sa carrière jusqu'en 1986 avec un restylage bien plus "modéré" (et moins cher).



Alfa Romeo 103 • 1959

On dirait une Giulia en réduction flanquée d'un capot de Renault 8. Pourtant, c'est un projet original qui précède de trois ans le lancement de la Giulia et qui concerne une traction avant compacte (3,60 m de longueur) dotée de freins à disques mue par un magnifique bi-arbre de seulement 896 cm³ et 53 ch monté transversalement. Même s'il s'agit d'une auto complète, elle restera sans suite. Son auteur est Rudolf Hruska, le père de l'Alfasud. On peut l'admirer au musée Alfa.

Alfa Romeo Giulietta 4e Série 1963

La Giulia vient d'être lancée, mais comme elle appartient à une catégorie supérieure (1600), Alfa Romeo songe à remettre au goût du jour l'ancienne Giulietta apparue en 1955 pour continuer à régenter la classe 1300. L'auteur de la proposition de ce restylage radical, qui ne retient que la partie centrale de l'habitacle, est le célèbre carrossier Bertone. Les phares rectangulaires auraient été une première dans l'industrie italienne. De profil, on note de faux airs de ressemblance avec la Peugeot 204, mais c'est un simple hasard, cette dernière datant de 1965. En 1966, Alfa lui préférera une Giulia 1300 à la présentation simplifiée.

Alfa Romeo Berline moyenne 1968

C'est à nouveau Bertone qui signe cette berline de classe moyenne animée par des bi-arbres 1,3 ou 1,6 litre et qui aurait pu succéder à la Giulia au début des années 70. Refusée par la direction de l'entreprise, cette maquette au charme modeste guidera cependant les designers dans l'étude de la bien plus réussie Alfetta de 1972. Le flanc droit est dépourvu de moulure et possède un extracteur d'air différent de celui proposé à gauche (comme souvent sur les prototypes).

Vaut-il mieux un "Quel dommage !" ou un "On l'a échappé belle"? Car face aux modèles que nous allons vous présenter, toutes les réactions sont possibles. Toutes, sauf une : l'indifférence. Dans cette petite anthologie des italiennes "avortées", nous avons regroupé les autos des cinq marques les plus populaires qui, à des époques et pour des raisons différentes, n'ont jamais vu le jour et n'ont même jamais été dévoilées au public. On pourrait nous objecter que le monde de l'automobile est rempli de prototypes. C'est pour cela que nous avons choisi de limiter notre article à une catégorie bien précise : les modèles abandonnés avant le stade de la mise en production. Vous ne verrez donc pas, ici, les études de design vouées à "cheminer" vers la version qui sera finalement retenue, ni les propositions des carrossiers pour lesquelles une année entière de *Gazoline* ne suffirait pas à raconter l'histoire. Bien sûr, ces carrossiers, on les rencontre dans ces pages, mais uniquement car les marques elles-mêmes ont fait appel à leurs services afin d'étudier de potentiels modèles de série. Il ne s'agit donc pas d'initiatives autonomes destinées à proposer des "hors-séries".

Nous allons par contre évoquer des voitures ayant été construites en une unité, en peu d'exemplaires ou tout juste dessinées ou déclinées en maquettes. Suivant les cas, il s'agit de modèles que l'on peut admirer dans un musée ou dont le souvenir ne survit que dans les pages de quelques livres. Des citadines aux sportives, des 4x4 aux berlines, sans négliger les utilitaires, nous partons pour un voyage dans une dimension inconnue de l'industrie automobile transalpine. ■

©Marco Visani

Alfa Romeo AR 146 "Magnagona" • 1981

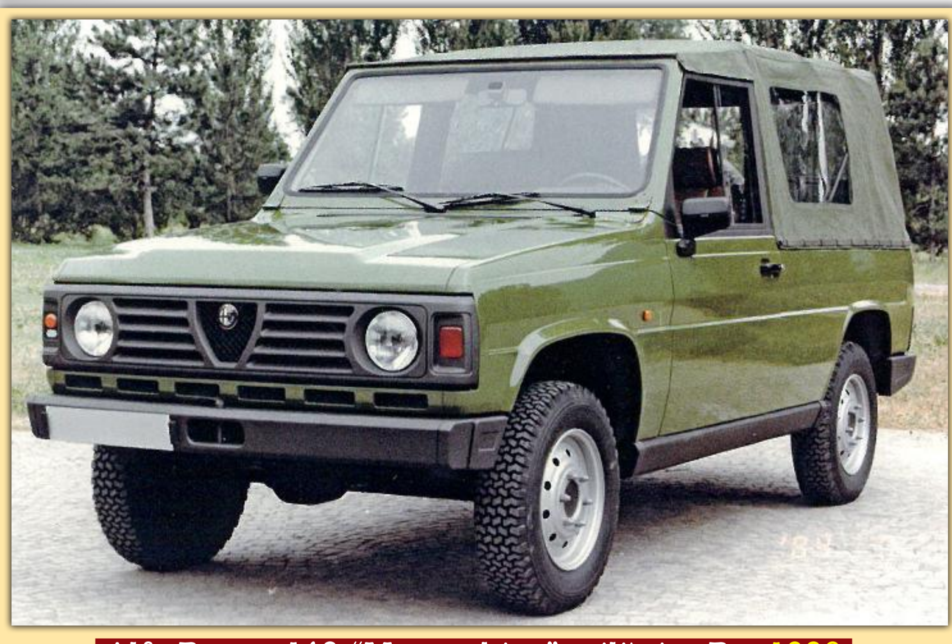
Voici le résultat de l'étude d'une torpédo militaire, également prévue en version civile (présentée ici). Elle devait être proposée aux services administratifs vers la moitié des années 80, une fois la production de la Fiat Nuova Campagnola (qui datait de 1974) terminée. Assez originale, cette voiture associe châssis plate-forme (avec empattements de 2,35 ou 2,75 m), essieux rigides, direction servo-assistée, moteurs bi-arbres 4 et 6 cylindres de 2 à 3 litres ou diesel de 2,4 litres, transmission aux roues arrière (avant enclenchable) et boîte à cinq vitesses + réducteur. En référence au nom de l'ingénieur Magnaghi qui l'avait étudiée, elle est souvent baptisée "Magnagona" (grande Magnaghi).



Alfa Romeo 148 "Magnaghina" militaire A • 1986

C'est la petite sœur de la "Magnagona": elle aussi repose sur un châssis plate-forme de 2,10 m d'empattement et ne mesure que 3,50 m. La suspension avant est indépendante, tandis qu'un essieu rigide est monté à l'arrière. Le moteur est le quatre cylindres à plat 1500 de la 33 4x4, modèle dont elle reprend également la transmission. Elle peut franchir des pentes de 60 %.





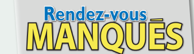
Alfa Romeo 148 "Magnaghina" militaire B • 1986

Bien que différente du modèle que nous avons appelé "A" par souci de simplicité, la Magnaghina B en reprend l'intégralité des soubassements mécaniques. Moins rustique, même si elle reste une torpédo à la vocation militaire prédominante, elle n'est pas sans rappeler la Daihatsu Rocky, un véhicule très apprécié à l'époque en Italie. Il était prévu qu'elle soit produite dans l'usine de Pratola Serra, au Sud, mais le passage d'Alfa Romeo dans le giron Fiat condamnera ce projet.



A Arese, on avait pensé décliner la plus petite des Magnaghina en SUV (avant la lettre)... Ou, si vous préférez, en un break à la ligne en coin simple et sympa dominée par deux phares ronds géants. Une sorte de Panda bodybuildée. Ce n'est peut être pas un hasard si les optiques arrière sont les mêmes que celles de la petite turinoise.

Alfa Romeo 148 "Magnaghina" SUV 1986





©Marco Visani

Des Lancia pour tous les goûts

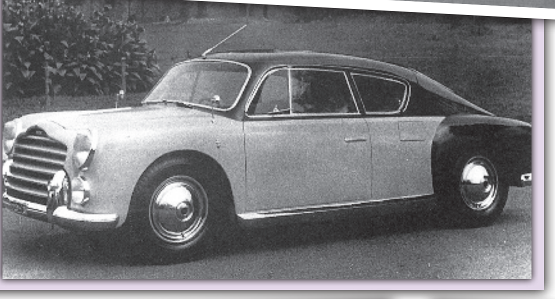
Dans les années 80, une part importante des potentiels modèles Lancia sont abandonnés. C'est en effet à cette époque que l'on étudie une Gamma 4x4, une Scorpion (soit la Beta Monte Carlo pour les Etats-Unis) mue par le Boxer 2.5 de la Gamma en lieu et place du 2 litres bi-arbre à quatre cylindres, et la... Uno. Vous avez bien lu: la Uno aurait dû être une Lancia, mais elle plut tellement que Fiat décida de l'intégrer à sa propre gamme en remplacement de la 127. A l'aube du nouveau millénaire, on a assisté au refus de la Ypsilon 2003 à cinq portes, avec portes "armoire" imitant la Ardea (trop onéreuse à produire), tout comme d'une super Thesis animée par un V8 Mitsubishi, condamnée après la brève alliance entre les Groupes Fiat et General Motors. ●

Vous pensiez que les Autobianchi étaient forcément des citadines ? C'est vrai, mais dans les tiroirs de la marque de Desio se cachait ce charmant coupé à moteur transversal (le bi-arbre des Fiat 124 Sport) monté en position centrale. Son dessin est signé Pio Manzù, auteur de la Fiat 127. Ce jeune et prometteur designer trouvera hélas la mort à seulement 30 ans dans un accident de la route. Petite précision : le projet était connu sous le nom de code G31 chez Fiat, mais lors de sa présentation, au Salon de Turin de 1968, l'auto s'intitulait tout simplement "prototype Autobianchi".

Autobianchi Coupé (sans nom) • 1968

Lancia A10 Coupé • 1944

Même si la grille à la verticale typique de la marque est absente, c'est bien une Lancia que nous avons sous les yeux, étudiée durant la guerre et dessinée par Ghia. En plus de laisser augurer des grands coupés contemporains (telle l'Audi A7 Sportback), elle est étonnante car son moteur est monté à l'arrière, en s'inspirant des Tatra. Il s'agit d'un V8, ouvert à 90°, de 1 946 cm³ et 70 ch à 4 900 tr/mn. La boîte est semi-automatique, le châssis tubulaire, la suspension avant inspirée des Auto Union de compétition. Le bloc existe encore, mais on a perdu toute trace de la voiture.



Lancia Fulvia Coupé • 2003

Si il avait été retenu, il aurait pu faire un carton, à l'image de la 500 quatre ans plus tard. Ce magnifique coupé, remake du modèle éponyme de 1965-1976, reposait sur la plateforme de la Fiat Barchetta (et donc de la Punto de première génération). Après son lancement, au Salon de Francfort de 2003, et suite à l'enthousiasme du public, douze exemplaires avaient été assemblés en prévision de l'industrialisation. Mais la crise que Fiat traversait alors l'a malheureusement crucifié.



©Marco Visani

Lancia Gamma Elaborazione Tre Volumi • 1982

Suivant la mode lancée par la Trevi, version tricorps de la Beta, la Gamma avait essayé de se refaire une jeunesse en adoptant un coffre de malle classique. Plus élégant mais moins original que la Gamma bicorps, ce modèle, réalisé en 1981 mais immatriculé le 22 décembre 1983, fait aujourd'hui partie de la Collezione Storica Lancia. A l'époque, il avait servi de voiture de fonction au PDG de Fiat, Vittorio Ghidella, qui avait parcouru à son volant quelque 60 000 km.



Innocenti 186 GT • 1963

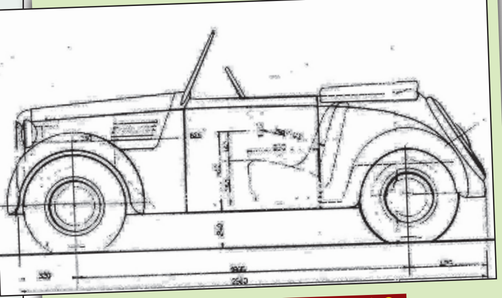
Elle aurait pu être la première vraie Innocenti, c'est-à-dire non issue, comme les autres, d'un modèle anglais. Et quelle première ! Sa jolie carrosserie posée sur un châssis tubulaire est due à Giorgetto Giugiaro, à l'époque salarié chez Bertone. Le moteur (un 1 788 cm³ à 6 cylindres en V, d'où le chiffre 186) n'était pas moins qu'un V12 Ferrari coupé en deux. Offrant 156 ch, ce bloc était associé à une boîte à quatre rapports avec overdrive. Le projet a été jeté aux oubliettes en janvier 1965, à la veille de l'accord Ferrari-Fiat pour la production des Dino.





Innocenti i4 tricorps • 1969

Michelotti, l'un des designers les plus prolifiques de son époque, est chargé par Innocenti de donner un coup de jeune et de l'envergure à la i4 (fille du projet anglais ADO 16) en la transformant en tricorps. Une conversion qui deviendra la règle au début des années 80, mais certainement pas en 1969 ! Ne se limitant pas à ajouter un coffre de malle apparent, Michelotti redessine la face avant en rehaussant la grille et en la dotant de quatre phares. Les difficultés engendrées par la mort du fondateur, Ferdinando Innocenti, conduiront à l'abandon de ce projet.



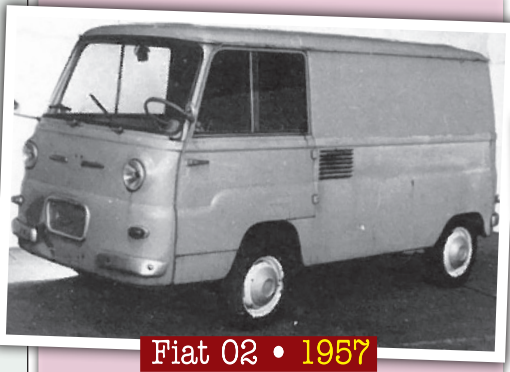
Fiat 400 • 1940

Tuée dans l'œuf à cause de la guerre, cette auto aurait dû remplacer la Topolino A de 1936 entre 1940 et 1941 : 2,66 m de longueur, deux places, carrosserie cabriolet uniquement, moteur 4 cylindres à soupapes latérales de 0,4 litre et 14 ch et suspension avant à ressort à lames transversal (idem à la 500). A l'arrière était monté un pont rigide, mais accompagné de ressorts hélicoïdaux.

Fiat 101 • 1946



Cette berline bicorps à coque autoporteuse, qui ressemble – surtout de l'arrière – à la Peugeot 203, aurait dû être la remplaçante de la 1100 d'avant-guerre et recevoir un moteur inédit d'environ 1,3 litre. Mais le code 101 sera repris pour désigner la future 1400/1900, apparue en 1950. La nouvelle 1100, soit la 103, arrivera plus tard, en 1953, avec le bloc des anciens modèles. Du coup, un seul prototype sera assemblé à l'automne 1946.



Fiat 02 • 1957

Étudiée en Allemagne, à la NSU-Fiat de Heilbronn, cette fourgonnette à cabine avancée accueille le moteur de la Nuova 500 repoussé en position centrale, c'est-à-dire derrière les sièges avant, avec la boîte vers l'avant, en dessous du plancher. Son auteur est l'ingénieur Ettore Cordiano, le père du moteur transversal associé à la boîte en ligne utilisé pour la première fois sur l'Autobianchi Primula. Rejeté pour des raisons de coûts industriels, ce prototype a longtemps été utilisé dans l'usine de Mirafiori.



Fiat G.123 E2 • 1962

Pour sa future berline de classe moyenne, Fiat se dirige vers des solution inédites regroupées au sein de la famille G.123 (le G est pour Giacosa). A la fin, elles seront toutes refusées car on leur préférera la très classique 124 lancée en 1966. La E2 (Esperienza 2) est une berline tout-à-l'arrière sans grille avant. Le moteur est un trois cylindres en ligne horizontaux révolutionnaire à arbre à cames en tête de 1 157 cm³ refroidi par air et huile. L'embrayage est automatique.

Fiat G.123 E1 • 1963

Prête un an après la E2, la E1 est une traction avant dotée du même moteur que la E2, mais à cylindres verticaux et monté longitudinalement. Esthétiquement très proche de celle-ci, elle s'en démarque par la présence d'un hayon intégrant une lunette enveloppante. La série G.123 comprend également les E3 (une E1 à carrosserie tricorps pourvue de la mécanique de la 1100 D) et E4 (moteur 103 transversal, traction). La maquette de style de cette dernière sera recyclée en 1969 pour donner le jour à l'Autobianchi A111.



SOURCES
Sandro Colombo, Le auto della Innocenti, Libreria Automotoclub Storico Italiano, Turin, 2014/ Dante Giacosa, *Mes quarante ans chez Fiat,* Automobilia, Milan, 1979/Wim Oude Weernink, *La Lancia,* Giorgio Nada Editore, Milan, 1994/Gippo Salvetti, *Curiosalfa,* Fucina, Milan, 2010.

PARIS AUTO EVENT PRÉSENTE

LIBERTÉ · ÉGALITÉ · ROULEZ !

SAMEDI 8 JUIN 2019

AUTODROME
Linas-Montlhéry

1ère édition
100% véhicules français

4ème CILM
PEUGEOT

110 ANS BUGATTI
Avec le club Bugatti France

NOCTURNE

EXPOS

VILLAGE

CLUBS

DEMONSTRATIONS

+ PARADE INEDITE
CIRCUIT ROUTIER
(sur inscription)

PARISAUTOEVENTS.COM

AUTODROME LINAS-MONTLHÉRY 1924






















5 berlines françaises ABORDABLES



Qui n'a pas rêvé d'aller se promener en famille dans une ancienne sympathique, pas trop chère et facile à conduire ? Parce que le printemps est propice aux balades, nous avons sélectionné pour vous cinq françaises qui réunissent ces qualités. Après avoir fait votre marché, il ne vous restera plus qu'à choisir une destination !

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **Hugues Chaussin, Wikimedia Commons et Constructeurs**

Les cotes indiquées pour 2009 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.



Les toutes premières CX 2000 et 2200 se reconnaissent notamment à leurs ailes étroites et à leurs petites jantes. Aujourd'hui, elles sont devenues assez rares.

\+ Confort - Charme désuet

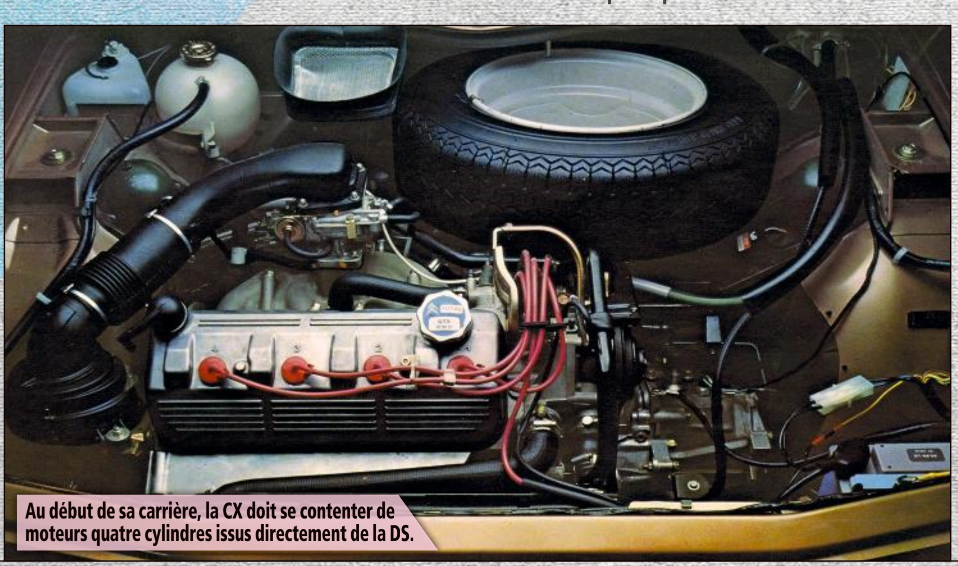
\- Corrosion

Citroën CX 2000, 2200

PURETÉ ORIGINELLE

La CX a relevé un sacré défi : succéder à la DS. Malgré des débuts chaotiques sur fond de crise pétrolière, elle est parvenue à séduire plus d'un million d'acheteurs en 17 ans de carrière. Voici les 2000 et 2200, celles par qui tout a commencé.

Comme la DS avant elle, la CX offre un agrément routier de très haut niveau.



Au début de sa carrière, la CX doit se contenter de moteurs quatre cylindres issus directement de la DS.

A la fin des années 60, la DS a une douzaine d'années. Son remplacement est d'autant plus nécessaire que les Ami 6 et les GS ne connaissent pas le succès espéré. La situation de Citroën est donc loin d'être euphorique lorsque est lancé le projet "L", c'est pourquoi les choses doivent aller vite. Par conséquent, le cahier des charges, pour ambitieux qu'il soit, prévoit que soient réemployés le moteur de la DS, une suspension hydropneumatique proche et un freinage asservi du même principe que celui qui donne toute satisfaction sur la célèbre berline. Mais il existe une deuxième explication: l'actionnaire majoritaire Michelin ne souhaite pas que les débuts de la CX soient aussi calamiteux que ceux de la DS. La technologie du nouveau haut de gamme doit donc être totalement maîtrisée.
Le style, confié à l'équipe maison dirigée par Robert Opron, porte la griffe de Bertoni, le dessinateur de la DS et de la plus controversée Ami 6. Ce dernier a réalisé une alliance

CITROËN CX 2000/2200 [08/74 - 1979] • **Cote en 2009 :** 2000 euros • **Cote en 2019 :** 3000 euros.


Le tableau de bord de la CX a marqué les esprits. Notez que le célèbre cendrier "boule" n'apparaîtra qu'en 1978.





Seul le monogramme sur la malle arrière et quelques détails (enjoliveurs notamment) permettent de distinguer une 2000 d'une 2200.

Stéphane Guitard

subtile des lignes de la GS et de la SM. Œuvre de Michel Harmand, l'intérieur joue une carte beaucoup plus audacieuse avec un tableau de bord ovoïde qui regroupe l'ensemble des commandes de part et d'autre du volant. Fidèle descendante de la DS, la CX utilise une suspension similaire, mais à laquelle s'ajoutent deux stabilisateurs transversaux. Le freinage – assisté, sur demande, par une DIRAVI – est confié à un double circuit et à quatre disques auxquels est associé un répartiteur arrière. Alors que la DS effectue une belle fin de carrière avec ses brillants moteurs à injection, la CX démarre en douceur puisqu'elle n'est initialement disponible qu'avec deux motorisations assez modestes issues de l'ID: un 1 985 cm³ de 102 ch pour la CX 2000 et le 2 175 cm³ de 112 ch sous le capot de la CX 2200. Contrairement aux DSpecial et DSuper 5, le quatre cylindres est monté en position transversale et incliné de 30 degrés vers l'avant. Initialement, la CX aurait dû recevoir, en prime, un moteur rotatif développé par la filiale Comotor, mais cet ambitieux projet a été rattrapé par la dure réalité de la guerre du Kippour. Très vorace, cette CX haut de gamme n'avait plus aucune pertinence dans un contexte aussi défavorable. Le constructeur choisira, en 1976, une autre option : se tourner vers le diesel afin de se constituer un socle de ventes suffisant. Finalement, cette énergie peu prestigieuse aura été providentielle pour un véhicule né en 1974, c'est-à-dire le pire des moments s'agissant d'une auto dont la vocation n'est pas l'économie de carburant.

La CX obtient le titre alors très significatif de Voiture de l'année 1975

Malgré des débuts timides, la CX trouvera son public et, un an après son lancement, sa carrière débutera de façon significative, d'une part en atteignant un niveau de ventes permettant de valider le retrait de la DS, ensuite par l'obtention du titre alors très significatif de Voiture de l'année 1975. La DS étant désormais sur la touche, le constructeur peut ouvrir les vannes en développant une gamme complète : break, multiplication des versions et finitions (Confort, Super, Pallas, Prestige). Suivront de nouvelles mécaniques, notamment le 2347 cm³ de la DS 23 sous le capot d'une inédite GTi, puis un puissant diesel de 2500 cm³ (75 ch, 156 km/h) et des moteurs essence de nouvelle génération à arbre à cames en tête.

Aujourd'hui, dénicher une CX 2000 ou 2200 en bel état d'origine n'est pas chose aisée tant la corrosion a fait des dégâts. De plus, ces versions peu performantes ont été délaissées. Agées aujourd'hui de 40 à 45 ans et devenues rares, elles bénéficient d'une pureté esthétique qui leur procure ce charme typique des débuts de série. Il est grand temps de les redécouvrir!

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 11, 12 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 985 cm³ (102 ch DIN), 2 175 cm³ (112 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : roues AV motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée ou boîte semi-auto trois rapports C-Matic en option dès 1975. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par parallélogrammes superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, sphères hydropneumatiques AV/AR. Freins hydrauliques à double circuit, disques AV/AR, direction à crémaillère (assistance Diravi en option), jantes 14".
Vitesse maxi : 166 à 173 km/h.
Consommation : 10 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Août 1974 - 1979
(1 042 460 berlines CX toutes versions confondues de 1974 à 1989).

TENDANCE

Les CX de la première série sont sur la pente ascendante. Loin d'être les plus attractives mécaniquement, les 2000 et 2200 sont avant tout prisées pour leur charme désuet.

INDICE DE RARETE



Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Les pièces se trouvent encore, même si les prix grimpent en flèche à mesure que le stock s'amenuise. L'une des difficultés concerne les ailes avant "plates" des premières séries. Les moteurs 2000 et 2200 sont directement issus des DS.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est l'un des points critiques de la CX. Surveillez en particulier les planchers AV, les passages de roues AR, le bas du couvercle de malle, le bas des ailes, le fond de coffre, la baie de pare-brise et l'entourage de lunette AR.
Moteurs : fiables.
Points faibles : ciel de pavillon qui se décolle, connectique capricieuse, hydraulique nécessitant des compétences particulières.


Hugues Chaussin

La planche de bord subira plusieurs liftings. Ici, celle d'une 17 BT de 1964.

Quelle sacrée berline ! Sur le papier, la Panhard 17 paraît cumuler toutes les qualités : sobre, performante, habitable et sophistiquée, elle n'en demeure pas moins une voiture "particulière" réservée aux amoureux des belles mécaniques.

ÉCONOMIE

A l'aube des années 60, les rondeurs commencent à mal se vendre. La tendance initiée par les carrossiers consacre désormais les lignes tendues et cunéiformes. Cette mode des angles ne fait pas les affaires du constructeur de l'avenue d'Ivry dont la Dyna, encore dans le coup à la fin des années 50, se déprécie désormais à la vitesse grand V malgré ses cinq petites années d'ancienneté. Dans le secret des bureaux d'études, la concurrence prépare les voitures de demain, dont il ne fait aucun doute que l'esthétique bannira l'arrondi. Chez Panhard, malgré une situation financière délicate, l'effondrement des volumes de ventes impose une réaction rapide. C'est dans cette optique, mais sans véritable euphorie, que l'étude d'une toute nouvelle carrosserie est validée en conservant les soubassements et la mécanique de la Dyna Z. Afin de créer une rupture visuelle, le cahier des charges exige qu'aucun embouti de carrosserie ne soit commun avec la Z, ce qui entraîne la conception d'une cellule centrale différente aux vitrages agrandis qui plus est équipée de portes s'ouvrant de façon classique. Le temps presse. La sortie de la nouvelle Panhard doit être effective dans le courant de l'année 1959…

Hélas, pour des raisons budgétaires, il y aura loin des projets initiaux à la réalisation finale. De plus en plus sous la coupe de Citroën qui ferme un à un les robinets pour limiter toute concurrence avec ses propres produits,

Hugues Chaussin

Avec son carburateur double corps et son arbre à cames spécifique, le moteur Tigre est le plus puissant de la famille 17.


Panhard

Les 17 B et BT seront les dernières évolutions de la 17.



La PL 17 se reconnaît à ses grandes moustaches (ou paupières) s'étirant sur les ailes avant.

PANHARD 17 [07/1959 - 05/1965] • **Cote en 2009 :** 5 500 euros • **Cote en 2019 :** 6 000 euros.

Panhard 17

ET TEMPÉRAMENT

Panhard est rapidement rattrapé par la réalité : il n'est désormais plus question de créer une nouvelle voiture. Un toilettage de la Dyna Z suffira, estime-t-on en hauts lieux. L'excellent Louis Bionier peut jeter ses dessins à la poubelle, puis se concentrer sur le remodelage des volumes avant et arrière. Outre un rajeunissement sensible de l'habitacle, la nouvelle Panhard ne sera donc qu'un simple restylage de l'ancien modèle. Quant au nom, décision est prise d'abandonner Dyna au profit de 17, un nombre qui s'harmonise avec les dénominations Citroën (DS 19, etc.) et qui provient de l'addition des principaux atouts de la voiture : cinq chevaux, six places et six litres aux 100. Citroën ne souhaitant pas non plus que le modèle bénéficie de développements techniques, l'ensemble de la suspension et de la mécanique de la Dyna est repris dans son intégralité. Heureusement, les qualités dynamiques qu'il procure sont encore d'actualité en 1960, ce qui permet à la PL 17 de ne pas passer pour un vieux tromblon.

La véritable nouveauté, c'est sans doute le changement de philosophie souhaité par la communication de l'entreprise. Alors qu'étaient autrefois privilégiées la mécanique et les performances, l'accent est désormais mis sur le confort, la meilleure finition, l'embourgeoisement général dont bénéficie la PL, mais aussi les notions de sécurité active et passive. Cette stratégie s'avérera payante puisque les débuts commerciaux de la PL 17 seront très encourageants, avant de devenir excellents lorsque la Panhard ira bousculer la DS 19 sur son propre terrain. Hélas, il ne s'agira que d'un feu de paille puisque les volumes de ventes s'effondreront dès 1962, au bénéfice d'une Citroën favorisée sans vergogne par les vendeurs du réseau aux chevrons. Disponible avec les moteurs normaux et Tigre, l'éphémère PL 17 deviendra, dès 1963, 17 B ou 17 BT suivant qu'elle soit ou non équipée d'un moteur Tigre. Débutera alors une véritable descente aux enfers pour cette berline joliment dotée, sérieusement construite mais en mal d'évolutions mécaniques. En effet, comment justifier l'absence d'un moteur plus ambitieux à l'approche des années 70 ? Comment lutter dignement face aux 404, ID, Simca 1500 et R16 ? La clientèle, même la plus fidèle, ne s'y trompera pas. Rares sont ceux qui ne quitteront pas le navire avant qu'il ne s'échoue définitivement en 1967, deux ans après la production de la dernière "17". ■

Les qualités dynamiques procurées par sa mécanique sont encore dans le coup en 1960



Allen Watkin/Wikimedia Commons

A compter de 1963, les longs feux arrière remplacent les trois petits blocs ronds.

Hugues Chaussin

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteurs : bicylindre longitudinal AV, bloc et cylindres borgnes en alliage, chemises en fonte, un arbre à cames central. 851, puis 848 cm^3 (42, 50, 60 ch SAE). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 (1re synchronisée à partir de 1963). Levier au volant.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par deux ressorts semi-elliptiques transversaux superposés, roues AR semi-indépendantes par essieu en V articulé sur la traverse, barres de torsion AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR à commande hydraulique, direction à crémaillère, jantes 380 mm.
Vitesse maxi : 130 à 145 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Juillet 1959 - mai 1965
(environ 160 000 exemplaires, dont 8 276 "17 B" et "17 BT" de 1963 à 1965).

TENDANCE

La demande étant stagnante, la cote des Panhard PL 17 plafonne à un niveau très raisonnable.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

On trouve de la pièce mécanique, essentiellement en occasion. Pour la carrosserie, c'est bien sûr moins évident.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : Les points sensibles sont nombreux. Nous vous conseillons de contrôler en priorité les longerons, le fond de coffre et les planchers, les soudures de montant de pavillon, la traverse avant, les bas de caisse, les encadrements de pare-brise et de lunette arrière et les ailes arrière. Vérifiez également le bas des ouvrants.
Moteurs : solide si monté avec minutie ; l'usure excessive du vilebrequin ("cloc-cloc" perceptible en manipulant la turbine) constitue le point le plus critique. Cette mécanique ne supportant pas l'à-peu-près, l'adhésion à un club Panhard est fortement recommandée pour les conseils de maintenance.
Points faibles : supports d'amortisseurs arrière quelquefois découpés ; boîte délicate.

Troisième Peugeot la plus produite de l'histoire, la 504 doit son existence à la vivacité d'une concurrence très inspirée. Au milieu des années 60, Citroën et Renault roulent des mécaniques avec leurs ID, DS et R16, chacune d'elles affichant sa vision du présent et de l'avenir automobile. Simca joue la carte du bon goût avec une 1500 dynamique et raffinée. Reste Peugeot, dont la 404 sortie fin 1961 souffre de lignes déjà datées et d'un châssis en retrait par rapport à ses rivales. Malgré l'introduction d'un moteur à injection, celle-ci n'est pas en mesure de faire face. Sochaux doit réagir vite pour ne pas déserter le segment juteux des 9/11 CV. Si la situation est préoccupante, elle ne l'est pas au point de remettre en question les acquis techniques et les fondamentaux de la marque. Le modèle qui, en 1969, viendra épauler puis remplacer la 404 devra respecter la philosophie maison tout en intégrant des solutions plus contemporaines et en offrant une esthétique dans le coup. Il s'agira donc d'une évolution en douceur.
En toute logique, les roues arrière motrices et le moteur longitudinal ne sont pas abandonnés, mais la technologie est affinée afin de proposer de véritables progrès. Ainsi, le bon vieil essieu rigide est mis au pilori au profit de bras obliques tirés, donc d'une transmission arrière par deux cardans articulés, l'ensemble autorisant l'indépendance des roues arrière. Le freinage est désormais confié à quatre disques assistés alors que la mécanique, issue de la 404, est portée à 1800 cm³ et déclinée à la fois en carburateur et en injection. Ces avancées significatives permettent de replacer le haut de gamme Peugeot au cœur des débats. Reste la composante esthétique. A la désuétude de la 404, Peugeot oppose une ligne tout aussi élégante, mais en rupture totale. Nerveuse à souhait, la carrosserie de la 504 fait la part belle aux angles et à l'agressivité. Sa principale originalité se situe à l'arrière, avec un couvercle de coffre "plié" procurant au profil de faux airs de tricorps. Grâce à cette astuce, la 504 se rapproche visuellement des vedettes françaises du moment sans devoir sacrifier la malle si chère à la clientèle maison. A côté des très logeables Renault 16, la Peugeot fait tout de même valoir un volume de coffre supérieur au demi-mètre cube! Afin de ne pas bousculer les habitudes, le levier de vitesse au volant est conservé, mais il suivra gentiment l'évolution des tendances en migrant au plancher fin 1972.

+ Fiabilité - Charme - Bonne routière

− Rarement bien conservée

Peugeot 504 L, GL

BIEN COMME IL FAUT

Chez Peugeot, on a longtemps cultivé le classicisme bourgeois. Du sérieux, un brin de caractère bien dissimulé, des évolutions techniques en douceur et aucune excentricité. La 504 incarne à merveille cette philosophie sochalienne.

Le dessin de la face avant, avec ces feux trapézoïdaux, est très dynamique. Il inspirera directement celui de la petite 304.

Hugues Chaussin

PEUGEOT 504 L, GL [09/1968 - 06/1983] • **Cote en 2009:** 1 500 euros • **Cote en 2019:** 3 500 euros.

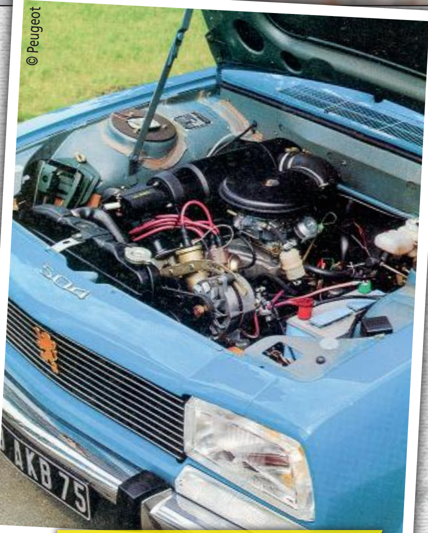
Son couvercle de coffre “plié” procure à la 504 un profil aux faux airs de tricorps

Question mécanique, la 504 se montre ambitieuse. Le 1 800 initial est rapidement recalibré (au Salon de Paris 1970) pour atteindre les 2 litres dans la GL, une cylindrée qui deviendra rapidement incontournable dans la catégorie. Ainsi motorisée, la grande Peugeot approche les 100 ch en version carbu et les dépasse avec l'injection. Extrêmement souple et prompte à supporter la charge, la GL, munie d'un carburateur double corps, se révèle une tractrice idéale. Le confort de suspension et des sièges est parfait, la douceur de conduite est exceptionnelle et, lorsqu'elle est équipée du toit ouvrant optionnel, cette berline est tout bonnement savoureuse. Peugeot est parvenu à revenir dans la course en présentant une auto à la fois consensuelle et dotée d'un réel brio. En marge de la Ti à injection et des motorisations diesel, la GL, puis la variante économique L apparue en 1973 à l'occasion de la réintroduction du “petit” 1 800 cm³ connaîtront, jusqu'à la fin de la production, en juin 1983, un succès enviable dû en grande partie à leur extraordinaire robustesse. Les seules évolutions significatives dont elles bénéficieront seront les suivantes : phares à iode et levier au plancher en 1972, calandre en plastique noir en 1977, puis… le remplacement des disques de freins arrière par des tambours en 1978 ! Pour l'anecdote, précisons que la 504 est la dernière Peugeot “chromée”. C'est un détail pour beaucoup, mais certainement pas pour vous et nous.



Hugues Chaussin

Avec son arête supérieure de malle brisée en son centre, le profil de la 504 se reconnaît immédiatement.



© Peugeot

Le 2 litres de la 504 GL procure 93 ch pour une vitesse de pointe de 164 km/h.



Hugues Chaussin

Doté de ses trois cadrans ronds, le tableau de bord de la GL est très moderne. Le levier de vitesse passera au plancher fin 1972.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 10, 11 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 796 cm³ (79 ch DIN) ; 1 971 cm³ (93 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps ou double corps inversé.
Transmission : roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée (boîte 3 auto en option sur 2 litres). Levier au volant, puis au plancher dès septembre 1972.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par triangles inférieurs, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés obliques et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR. Disques AV/AR (tambours AR dès 1978) à commande hydraulique assistée ; direction à crémaillère, jantes 14”.
Vitesse maxi : 154 à 164 km/h.
Consommation : 9 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Septembre 1968 - juin 1983
(2 478 147 exemplaires tous modèles et motorisations confondus).

TENDANCE

Longtemps délaissée, la berline 504 à carbu fait à nouveau de l'œil aux amateurs. Sa qualité de fabrication, son charme discret, ses tarifs abordables et ses facultés routières en font un achat judicieux.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne depuis que le constructeur s'est lancé dans la refabrication de pièces de qualité (consulter Peugeot Classic).

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est le problème majeur avec ces voitures des années 70. Toutefois, la berline 504 est l'une des plus résistantes de sa génération. Contrôlez en priorité les passages de roues, les bas de caisse, le bas des ailes et des portières, la baie de pare-brise, la jupe arrière, le fond de coffre, le pied milieu, les chapelles d'amortisseurs avant et le réservoir d'essence.
Moteurs : très solides, mais faiblesse du joint de culasse.
Points faibles : tendance des freins au grippage si immobilisation.

L'habitacle de la version L n'a droit ni aux appuis-tête sur les sièges, ni au tableau de bord à cadrans ronds.

© Peugeot

Habitable et logeable, la Renault 30 s'inscrit dans la continuité de la 16.

+ Equipement/présentation - Confort

– Consommation

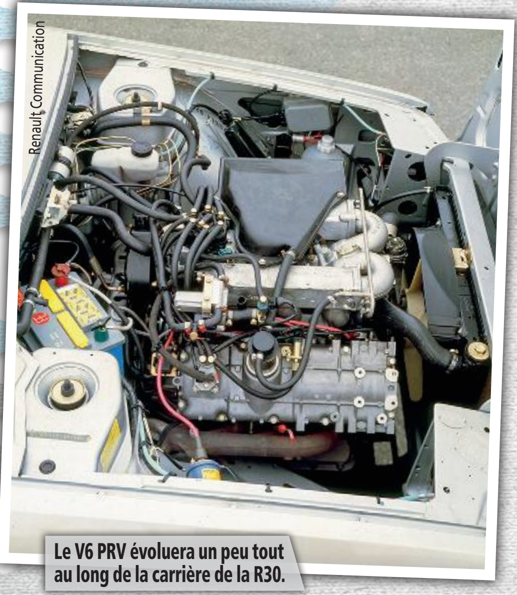
Les premières séries avaient une planche de bord très réussie et un brin sportive.

Renault 30 TS, TX

LA MALÉDICTION D

Alors que Citroën vient de remplacer sa DS, Renault et Peugeot réagissent en développant un moteur V6 commun : le fameux PRV, qui fête cette année ses 45 ans. La Régie nationale a choisi de le monter dans la "super R16" que voici.

Renault et le haut de gamme, ce fut surtout l'affaire d'un homme : l'emblématique patron et créateur de la marque. Après le décès de Louis Renault et le second conflit mondial, les différentes incursions sur ce créneau de celle qui deviendra la Régie Nationale des Usines Renault se solderont par de cuisants échecs. Il y eut d'abord la Frégate, berline ponton de confortables dimensions dont le principal fait d'armes est d'avoir véhiculé le directeur de la marque lors de son dernier et tragique voyage. Cette dramatique publicité scellera le sort d'une auto dont l'histoire gardera surtout en mémoire la discrétion. Il y eut ensuite la Rambler, conçue par le partenaire American Motors Corporation (AMC) et construite en Belgique, dont le succès



Le V6 PRV évoluera un peu tout au long de la carrière de la R30.



En plus d'une injection, la version TX offre une présentation un peu plus "haut de gamme".

Renault Communication

RENAULT 30 TS/TX [03/1975 - 10/1983] • **Cote en 2009 :** 1 500 euros • **Cote en 2019 :** 4 000 euros.



Sur les premiers millésimes (ici une TS de 1977), la présentation était classe mais assez sobre.

U HAUT DE GAMME

La Renault 30 dispose d'une présentation luxueuse et d'un équipement foisonnant

en France fut proche de la nullité. Suite à la disparition de cette dernière en 1967, les ingénieurs ont planché sur un projet inédit inspiré de la récente R16. Peut-être trop ambitieuse, cette étude prévoyant une auto bicorps de dimensions généreuses animée par un moteur V8 est abandonnée en 1970 en faveur d'une autre plus consensuelle, moins mégalo. Réaliste, en somme.

Le futur véhicule perd quelques centimètres en échange d'une technologie dernier cri : il s'agit de la première Renault élaborée grâce à des procédés informatiques inédits. Ainsi, le styliste Gaston Juchet étrenne la conception assistée par ordinateur (CAO), une machine à dessiner automatique et un tout nouveau robot conçu par Renault en 1969 afin de réaliser l'usinage en trois dimensions d'une maquette en plâtre et en bois. Alors que le projet prend une forme quasi définitive, la Française de Mécanique, société qui s'est vue confier la réalisation du moteur V8, est priée de revoir sa copie. Nous sommes en 1973 et la guerre du Kippour provoque une flambée des prix du carburant. Les véhicules qui consomment le plus sont dans le collimateur, et dans ce contexte, un V8 n'a plus aucune raison d'exister. Sa masse importante et sa mise au point difficile achèvent finalement ce moteur mort-né. Ouvert à 90 degrés, celui-ci est amputé de deux cylindres pour donner naissance au V6 PRV (acronyme de Peugeot, Renault et Volvo, les trois constructeurs qui en sont à l'origine).

Depuis longtemps, Renault pratique la rationalisation de sa production. Avec l'étude R-127, un nouveau pas est franchi puisque la caisse de la future voiture, que l'on pourrait rapprocher d'une R16 modernisée, sera utilisée par deux modèles différents : la Renault 30, celle qui va bénéficier du V6, suivie quelques mois plus tard de la Renault 20, très proche esthétiquement mais dotée de plus modestes 4 cylindres dus eux aussi à la Française de Mécanique.

Lorsqu'elle est dévoilée, au Salon de Genève 1975, la R30 TS ne se distingue pas seulement par son moteur de 131 ch capable de l'emmener à près de 180 km/h : elle dispose aussi d'une présentation luxueuse (calandre quatre phares, feux arrière chromés) et d'un équipement foisonnant. Pour une voiture française, son niveau de finition est élevé. A l'occasion du millésime 1978, la puissance est réduite à 125 ch, mais le couple moteur progresse.

Au Salon 1978 sort une nouvelle version TX pourvue d'une injection permettant au V6 d'atteindre 142 ch et à la limousine, désormais disponible avec la boîte 5, d'approcher les 190 km/h. La présentation de la TX est encore plus avantageuse puisqu'elle propose une calandre différente, de superbes jantes alliage, des sièges garnis de velours avec appuie-tête arrière et une condamnation centralisée incluant la trappe à essence et le hayon. 1980 marque l'arrivée d'une calandre chromée sur la TX, alors que l'année 1981 sera le cadre d'un profond restylage intérieur. La TS s'éclipsera au profit de la TX alors qu'une variante turbodiesel, vendue au même tarif que la TX, s'ajoutera pour les deux dernières années de production. Cette confortable voiture, sûre, performante, fiable et raffinée s'effacera discrètement en octobre 1983 pour laisser place à la R25, sans avoir connu le succès escompté. Au final, son esthétique très proche de la R20 l'aura fortement desservie car, pour la majorité, la R30 est apparue comme un bricolage cosmétique destiné à concocter une auto haut de gamme à bon compte. Une R20 enjolivée, même munie d'un V6, n'avait finalement pas grand-chose à opposer à la redoutable CX. Les clients, peu nombreux à avoir privilégié la Renault, ne s'y sont pas trompés. Heureusement, la R25 sauvera brillamment l'honneur de la marque au losange en remportant un succès commercial remarquable. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 15 CV.
Moteur : V6 longitudinal AV, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 2 664 cm^3 (125, 131, 142 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : deux carburateurs inversés (TS), injection Bosch K-Jetronic (TX).
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 ou 5 (TX) synchronisée (boîte automatique sur demande). Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR. Disques AV ventilés/AR à commande hydraulique assistée ; direction à crémaillère assistée. Roues 14" ou TRX 390 mm.
Vitesse maxi : 177, 187 km/h.
Consommation : 8 à 16,5 l/100 km (TX : 90 km/h, ville).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1975 – octobre 1983
(141 299 exemplaires, TS et TX confondues).

TENDANCE

La R30 est désormais recherchée. Moins vorace, plus puissante et mieux présentée, la TX est la version privilégiée.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Aucun problème pour le moteur. C'est une autre histoire pour le reste, surtout l'accastillage spécifique.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est le gros point noir de la R30. L'ensemble des soubassements et de la structure est très sensible à la rouille, de même que le bas des éléments, les entourages de vitrages et le réservoir d'essence.
Moteur : solide. Synchronisation des deux carbus (TS) pas toujours évidente.
Points faibles : problèmes dus à la fourniture et à la réfection des composants électroniques (notamment à la gestion de la boîte auto) déjà présents sur la R30.

PETITE

Avec son toit vinyle et ses projecteurs additionnels, l'ultime version de la 1301 Spécial avait vraiment fière allure.

C'est le 6 février 1963 qu'Henri-Théodore Pigozzi, fondateur de Simca, dévoile ses nouvelles berlines au réseau commercial de la marque. Un réseau qui réclame depuis déjà longtemps, avec insistance, une auto en mesure de rivaliser avec la 404 de Peugeot. C'est désormais chose faite, même si le lancement de la 1500, loin d'être au point, est retardé au profit d'une version plus économique baptisée 1300. Accueillant un simple moteur d'Aronde, celle-ci doit permettre de patienter en attendant la finalisation du tout nouveau moteur qui doit équiper le modèle de gamme supérieure. Elégante, spacieuse et lumineuse avec son importante surface vitrée, cette berline classique dans sa ligne et son architecture de propulsion à essieu rigide se veut également confortable, sûre et économique. Très latine dans ses traits, la Simca 1300 dégage une agréable impression de modernisme, sans toutefois dériver vers les "excès" de la Citroën ID. Difficile, pour Simca, de ne pas reconnaître que la 404 est dans le viseur! Malgré son petit Rush Super de 1 290 cm³ développant 54 ch DIN, la 1300 n'est pas ridicule face à sa rivale sochalienne puisqu'elle atteint un honnête 135 km/h, contre 140 pour la concurrente. Il ne s'agit bien sûr que d'un début, la montée en puissance arrivant en 1964 avec la 1500.
Après la sortie d'un très élégant break et d'une version automatique, la gamme est profondément retouchée, dès le Salon 1966, afin de relancer des ventes un peu décevantes. Bien qu'elles conservent la même plate-forme, les 1300 et 1500 sont rallongées avec une augmentation significative du porte-à-faux arrière. Dénommées 1301 et 1501, ces nouveautés disposent d'un coffre dont le volume très convenable n'est pas de trop pour s'opposer à la toute récente Renault 16. La 1301, comme toutes les autres Simca, bénéficie à présent d'une garantie de deux ans, une première en France à une époque où les constructeurs proposent rarement plus de six mois de couverture. Cet argument est nécessaire pour séduire une clientèle de plus en plus volatile. Par ailleurs, les vendeurs d'un réseau désormais identifié "Chrysler France" ont pour consigne de faire valoir la nouvelle ventilation de l'habitacle, la planche de bord à cadran linéaire et au revêtement style bois, les sièges plus épais et moelleux, sans oublier la nouvelle palette de teintes métallisées.
Alors que la 1501 Spécial apparue en 1969 est énormément appréciée et dope les ventes, Simca choisit, en février 1970, de mettre au rebut le bon vieux bloc Rush 1 290 cm³ pour remotoriser sa 1301 en extrapolant un nouveau 1300 depuis le brillant 1500. Cette mécanique est dupliquée en deux versions de 60 ch DIN (LS) et 70 ch DIN (Spécial) afin d'élargir la gamme. La 1301 de 70 ch se révèle tellement brillante qu'elle va rapidement porter préjudice à une 1501 Spécial à peine plus nerveuse et nettement plus gourmande. C'est également en 1970 que l'intérieur est restylé pour la seconde fois, la mode des cadrans linéaires ayant déjà cédé sa place à celle de l'alignement de compteurs ronds. Toujours sur fond de Vénilia, la planche de bord est percée de quatre trous circulaires, celui de gauche recevant un compte-tours sur la Spécial. Traitée de façon sportive, cette dernière comporte également un volant à trois branches et un levier de vitesse au plancher.
Alors que la 1501 Spécial s'éclipse du catalogue en septembre 1971, la 1301 du même nom hérite de sa calandre spécifique à deux projecteurs additionnels rectangulaires. Le break 1501 est également supprimé, ainsi que la 1301 LS. Seule la très réussie 1301 Spécial reste donc

Les 1301 et 1501 disposent désormais d'un coffre au volume très convenable


La différence la plus visible entre la 1300 et la 1301 est la malle gigantesque montée sur la seconde !
© Alain Proton

SIMCA 1301 [09/1966 - 06/1976] • **Cote en 2009 :** 1 000 euros • **Cote en 2019 :** 2 500 euros.

Simca 1301

MAIS GRANDE

+ Tenue de route - Nervosité

– Bruits quelconques

Grosse voiture et petit moteur : déjà éprouvée par l'Ariane, cette formule astucieuse est reprise par Simca sur la famille 1300/1500. Le modèle suivant, la 1301, parvient même à égaler certaines 1 600. Pas mal pour une petite 7 CV !



Spécial ou pas, les premières 1301 étaient dépourvues de projecteurs additionnels ; ils apparaîtront d'abord sur la 1501 Spécial.

disponible. A cette occasion, l'assistance de freinage est montée en série. Cette réduction de la gamme n'est pas bon signe : ces autos se vendent peu et les trois années qui leur restent à vivre ne seront plus l'objet que d'évolutions à la marge. Alors qu'un toit vinyle apparaît en option à compter de 1973, le choc pétrolier se charge d'achever une voiture totalement caduque. Lors de son dernier millésime, la 1301 Spécial reçoit le pavillon vinyle en série. Un petit cadeau d'adieu ! ■


Le moteur de la 1301 Spécial développera jusqu'à 70 ch.

© Alain Proton



SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 7 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 290 cm³ (54, 60, 70 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au volant ou au plancher sur Spécial.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par triangles superposés et barre stabilisatrice, essieu AR rigide avec bras de guidage longitudinaux, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR. Tambours (disques sur 1301 S) AV/tambours AR à commande hydraulique, assistance en option puis en série sur Spécial ; direction à boîtier. Jantes 13".
Vitesse maxi : 135 à 150 km/h.
Consommation : 8 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Septembre 1966 – juin 1976
(1 342 998 exemplaires de 1300, 1500, 1301 et 1501 confondues).



TENDANCE

Toujours moins demandées que les 1501, les 1301 profitent toutefois d'un solide regain d'intérêt.

INDICE DE RARETE



Très rare 0 1 2 3 4 **5** Courant

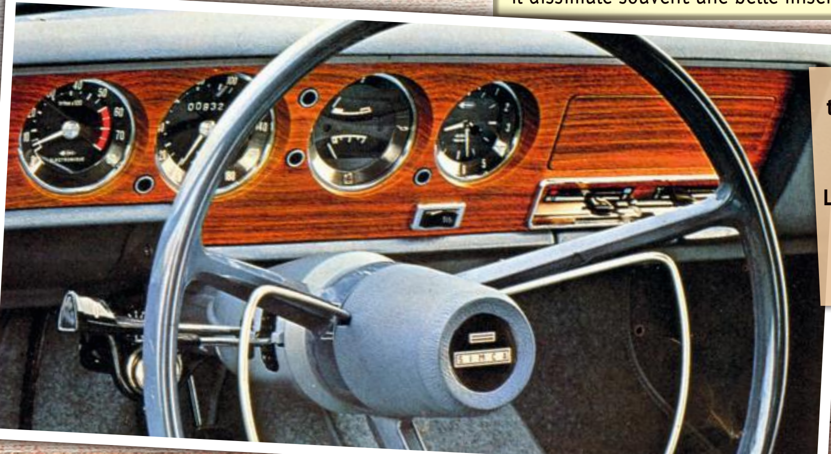
DISPONIBILITE PIECES

Mauvaise pour la carrosserie et l'intérieur. Assez bonne pour l'accastillage, l'éclairage et la mécanique.



POINTS A SURVEILLER

Corrosion : si les modèles de début de production sont globalement plus résistants, c'est une belle catastrophe sur la majorité des 1301. Contrôlez en priorité les supports de cric avant, les passages de roues, les planchers, les entourages de pare-brise et de lunette arrière ainsi que le bas de tous les éléments.
Moteur : solide.
Points faibles : attention au pavillon vinyle : il dissimule souvent une belle misère !


En 1970, le tableau de bord se modernise et adopte des cadrans ronds. Le compte-tours (à gauche) indique qu'il s'agit ici d'une 1301 Spécial.

PORTRAIT *Atelier Auto Storica [Espagne]*

UN harem mécanique EN CATALOGNE



Un superbe cabriolet Facel III côtoie une jolie palette d'anglo-saxonnes parfaitement restaurées. Les hommes d'Auto-Storica ont un savoir-faire reconnu dans toute l'Europe.

Olivier Le Scanf est arrivé à Barcelone par hasard et pas rasé en 1991 pour y développer son projet Auto Storica. Trois décennies plus tard, l'atelier s'est transformé en un temple dédié à la préservation de l'automobile classique. Originaire de Saint-Brieuc, dans les Côte-d'Armor, le patron a embarqué à bord de son navire amiral 38 spécialistes qui évoluent dans 11 000 m² de locaux. La passion, le savoir-faire et sa transmission intergénérationnelle inscrivent l'entreprise dans la durée. Aujourd'hui, la famille est installée à Sant Boi de Llobregat, non loin de l'aéroport catalan où mon taxi vient de me déposer.

Je pousse les portes du magasin et suis accueilli par Armand Gouvy (*Gazoline* 252), le proche collaborateur d'Olivier. Je débute mes pérégrinations dans l'espace démontage où trois personnes s'activent à classifier, étiqueter chacune des pièces, avant de les transférer vers les différents postes. Elles reviendront ensuite pour le remontage. Une Jaguar bleue est en phase de reconstruction, alors qu'une Lamborghini subit un démantèlement précis. Plus loin, dans l'atelier mécanique où la sérénité règne, Alfonso, 70 ans au compteur, est un spécialiste des marques anglaises, en particulier les Bentley et Rolls-Royce. Son jeune alter ego, Ivan, motoriste de formation, s'occupe des sportives et autres voitures de rallye. Sur leurs établis, deux moteurs prestigieux sont quasiment achevés. Ce sont ceux d'une Jaguar 4,2 litres Série 1 de 1973 et d'une Ferrari 250 GTE de 1964. Dans l'allée centrale qui dessert chacun des ateliers, une Rolls-Royce Cabriolet et une Mercedes 190 SL sont prêtes. « Elles ont passé les essais avec brio et seront remises prochainement entre les mains de leurs propriétaires », confirme le superviseur et chef d'atelier Jordi Biosca.

Leo, Marc et Julian officient à l'atelier carrosserie et tôlerie, envahi par quelques Jaguar Type E et une Citroën DS. « Il faut compter entre un

Il faut entre un an et demi et deux ans pour réaliser une restauration optimale



L'atelier Auto Storica d'Olivier Le Scanf est à la voiture de prestige ce que Picasso est au monde des arts du XXe siècle. Le patron n'a jamais perdu son âme en chemin au nom du business. Même si l'entreprise a évolué de manière spectaculaire en 27 ans de bons et loyaux services, la passion pour la chose mécanique mêlée au travail bien exécuté a fait perdurer l'aventure. Visite guidée d'un garage hors norme où œuvre une famille conviviale.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Olivier Le Scanf, breton d'origine, a fêté le 25e anniversaire de son entreprise Auto Storica en 2018. Sa passion pour Jaguar est intacte.


Omar, tapissier de père en fils, est aux manettes de l'atelier sellerie. Lors de notre visite, il confectionnait l'intérieur d'une Aston Martin.

an et demi et deux ans en moyenne pour mener de bout en bout une restauration optimale», m'explique Armand qui poursuit la visite des lieux chez les peintres. Dans la cabine, José, d'un mouvement précis, pulvérise en rythme une autre Mercedes 190 SL alors qu'à l'extérieur, une Aston Martin attend patiemment son tour, comme au salon de coiffure. Qim, le responsable de l'atelier, prend en charge douze voitures chaque année, «entre restauration intégrale et partielle», précise le technicien qui, avec Julian, installe le pare-brise d'une Jaguar Mk2 dont le toit a été redressé. Paco et son fils Quico sont de Valence, et ils le déclarent haut et fort en terre catalane. Leur cheval de bataille se résume en un mot: "Mini". «C'est une voiture populaire à Barcelone et en Espagne de manière générale. Ici, on se concentre uniquement sur ce modèle», explique le mécano qui a longtemps été assistant en rallye. Armand complète le team de la bonne humeur assumée. Nous filons ensuite à l'étage pour saluer Omar, tapissier de père en fils, qui s'affaire autour de l'habitacle d'une Aston Martin DB6 avant d'admirer les automobiles achevées dans le showroom.

Un harem international des plus belles carrosseries que le monde industriel ait pu produire au XX[e] siècle est exposé dans cette salle. Au bas mot, une cinquantaine d'autos sont dans un état concours. Impressionnant! Au programme des festivités, les anglaises sont majoritaires avec les MG, Triumph et Austin-Healey. L'élite française est incarnée par l'eurélienne Facel III en version bleu pétrole dont le tableau de bord peint imite à la perfection la ronce de noyer. Du bel ouvrage. La Lamborghini 400 GT 2+2 motorisée par un V12 surmonté de six carburateurs Weber impressionne. Même sensation face à la Cadillac blanche ou la Lincoln modèle Zephyr de 1939 dessinée par le designer américain Tom Tjaarda. Une Citroën SM à moteur Maserati en provenance de la Seine-Saint-Denis est prête à reprendre la route vers la


Dans l'atelier carrosserie, on s'attelle au redressement du toit de cette Jaguar Mk2 avant de reposer son pare-brise.



La Mercedes 190 SL est prête à sortir de l'atelier. Elle laisse sa place à une Rolls-Royce qui rentre pour une réfection de son pare-chocs avant.



Jose sort une douzaine de voitures par an de son atelier peinture. En plus des multiples réparations qu'il effectue.


Dans l'atelier de démontage et remontage, Agust s'affaire sur une Jaguar XK.


Auto Storica regroupe une équipe de 38 spécialistes qui restaurent des voitures de prestige dans un atelier de 10 000 m².

CONTACT

AUTO STORICA, Avinguda de la Marina 20, 08830 Sant Boi de Llobregat, Barcelona (Espagne). T. 0034 932 21 90 96.
Site: auto-storica.com

Une cinquantaine de voitures sont dans un état concours

France. Mais ce sont les Jaguar qui sont à l'honneur. Elles constituent le péché mignon du boss qui me rejoint pour la séance photo. Vieux bombardier B3 sur les épaules, Olivier Le Scanf prend rapidement la pose proche de sa préférée qu'il utilise au quotidien : une Jaguar XK 140 Roadster de 1954 dans un excellent jus d'origine. «Lorsque je suis arrivé en Espagne, le monde de la voiture ancienne comptait 350000 aficionados entre les clubs, la Fédération et les collectionneurs. Si j'ai eu peur de m'installer en France à cause d'une concurrence féroce, je n'ai pas hésité un instant en Catalogne», raconte cet ancien informaticien. «Mon penchant pour les anglaises vient de Bretagne. Dans ma jeunesse, les Anglo-Saxons débarquaient sur la Côte de granit rose à bord de roadsters qui m'ont marqué. Ce sont des véhicules dont les documents techniques abondent et les pièces sont disponibles», rappelle Olivier dont la première auto fut une SM avec laquelle il n'a jamais roulé. La seconde fut une Jaguar XJ V12 Série 2 de 1972. Il restera toujours fidèle à ce constructeur. «J'ai toujours aimé la mécanique. J'ai appris sur le tas, en bon autodidacte. J'ai débuté dans 350 m^2 avec trois personnes», rappelle humblement le boss qui a commencé par la sellerie, un savoir-faire qu'il tient de sa grand-mère couturière. «70% de ma clientèle est étrangère. Des Allemands, Français, Belges, Hollandais. Certaines voitures appartiennent ou ont appartenu à des personnalités. J'ai refait la Ferrari 275 GTB4 de Johnny Hallyday, une Rolls-Royce version limousine de l'ambassade du Royaume-Uni à Paris ou la Jaguar XK120 de Mohammad Reza Pahlavi, alias le Shah d'Iran.» En 2010, Olivier opère un virage vers la production italienne (Alfa Romeo, Lamborghini, Maserati et Ferrari) grâce à l'arrivée d'une nouvelle perle rare dans son staff. «Avec ce mécanicien, j'ai probablement restauré la plus prestigieuse des voitures, une Ferrari 275 GTB2 Competizione de 1965.» Il précise: «Le recrutement de mes gars se fait de bouche-à-oreille. Mais depuis le début, je mise sur la formation des jeunes, systématiquement encadrés par une personne expérimentée sur deux ans.» Il conclut sur les projets à venir : «Aujourd'hui, je me focalise sur la préparation d'une douzaine de Jaguar XK120 afin d'organiser un challenge européen qui se déroulerait sur cinq ou six circuits de prestige.» Une affaire que l'on suivra de près. ■


Si, dans l'atelier carrosserie et peinture, l'espace est encombré par les Jaguar Type E et XK, l'équipe adore travailler sur la Citroën DS.


Les motoristes Alfonso et Ivan finalisent deux gros projets avec les mécaniques d'une Ferrari 250 GTE de 1964 et d'une Jaguar 4,2 litres Série 1 de 1973.



Bien qu'une Porsche Targa trône sur le pont, dans l'atelier des Valenciens Paco et Quico, accompagnés par le Français Armand, seules les Mini ont droit de cité.


Admirons le travail de carrosserie effectué sur cette Lincoln modèle Zephyr de 1939 animée par un moteur V12.

LES trésors DU QUERCY



Jean-Marie Faurie est un collectionneur heureux lorsqu'il est au volant de ses sportives. De la Corse aux Alpes en passant par le Portugal, il roule à travers l'Europe en Triumph TR3 ou en Peugeot 203.

La Renault 8 Gordini a reçu l'autographe de Jean Ragnotti en ouverture de rallye. Une fierté pour Jean-Marie.

Des voitures, des motos et même des tracteurs, Jean-Marie Faurie a conservé les véhicules dignes d'intérêt qui lui sont passés entre les mains. Bien qu'il ait conduit de prestigieux modèles, tout garder aurait été une folie pour cet ancien casseur installé sur le causse lotois. Depuis qu'il est à la retraite, il est devenu un collectionneur émérite qui recharge ses batteries lorsqu'il est autour de ses autos en compagnie de ses amis. Rencontre franche avec un fringant quercinois sous une insoutenable chaleur.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Jean-Marie Faurie, collectionneur d'automobiles devant l'Eternel, vit sur les causses du Lot. Son ami Dominique Desprats (debout) est l'ancien président du club AQVA (Amateur Quercynois de Véhicules Anciens).

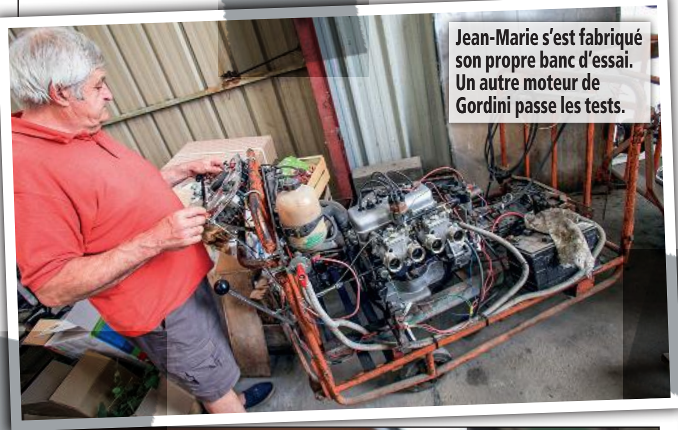
C'est dans le sud du causse lotois, sur un territoire où il réside depuis sa naissance, que Jean-Marie Faurie nous accueille dans son camp de base. Casseur durant toute sa carrière professionnelle, l'homme s'occupe aujourd'hui consciencieusement de ses automobiles qui ne souffrent d'aucun défaut. C'est le moins que l'on puisse dire. D'abord, c'est une Mercedes automatique 230 SL en version cabriolet qui ouvre le bal. La carrosserie, la tôlerie et la peinture comme l'électricité ont été entièrement restaurées. Seule la mécanique de la teutonne de 1965 n'a pas été refaite, mais le servofrein tout comme le maître-cylindre ont été changés. Un allumeur électronique a également été mis en place. « J'ai démarré la collection avec cette allemande que j'ai achetée en 1990. Elle appartenait à un forain, marchand de tapis. Une histoire invraisemblable mais véridique. L'un de mes amis était sur le point de l'acquérir quand les tapis de sol en trop mauvais état l'en ont dissuadé. Du coup, la vente n'a pas eu lieu, mais moi j'étais intéressé. Le vendeur, vexé de la situation, a rénové tous les tapis pour me la céder dans la foulée au même prix », me raconte Jean-Marie avec un large sourire. Ces yeux sont encore pétillants une trentaine d'années après cette bonne affaire. « En règle générale, je récupère des voitures tournantes et dans un bon état. J'évite les reconstructions intégrales qui prendraient deux ans ou plus lorsqu'il s'agit d'ancêtres. Surtout à mon âge, où j'ai davantage envie de rouler que de passer des heures dans l'atelier. Car je suis retraité à présent. » L'homme, qui roule au quotidien en véhicule élec-

Dans l'atelier, la Honda S800 attend sagement son moteur pour reprendre du service

trique, se limite à présent à refaire les circuits de refroidissement, remplacer les maîtres-cylindres, les cylindres de roues et à peaufiner les réglages moteurs.
Humblement, notre collectionneur apprécie la compétition sans jamais s'y être inscrit. Pour autant, comme il le raconte: «J'ai participé aux ouvertures de courses sur invitation. J'ai ainsi pu goûter à l'asphalte de circuits, comme celui de Pau-Arnos où lors de courses de côtes, et même en rallye dans les Cévennes, en Corse ou proche de chez nous avec la Ronde des Causses.» C'est au volant d'une Alpine Berlinette A110, qui fut sa seconde acquisition, que Jean-Marie s'est amusé dans la moitié sud de la France. «Je me suis vraiment régalé dans les Cévennes. Durant les rallyes, l'ambiance était formidable, tout comme la qualité des repas. Le public venait nombreux aux abords des routes entre 1993 et 1995. J'ai pour ainsi dire gardé les voitures que j'aimais le plus. J'en ai eu d'autres dont je me suis séparé, comme l'Alpine A310 et l'A610. J'ai également possédé une Djet et une Matra 530. En revanche, j'ai jalousement conservé ma Honda S800 que j'ai complètement restaurée. L'une des dernières.» La mécanique de la japonaise est à l'heure actuelle entre les mains du sorcier de Cajarc : Jean-Claude Blaquié. L'auto, stationnée dans un autre atelier, est comme neuve. Elle attend sagement son moteur pour reprendre du service. Il poursuit: «Je me souviens de ma Panhard 24 BT que j'adorais mais qui nécessitait un pilotage particulier. Beaucoup de propriétaires ont eu des soucis de boîte de vitesses. Cette voiture fonctionnait bien, à condition de passer les deuxième, troisième et quatrième rapports au-delà des 4000 tr/mn. Sinon, elle cassait rapidement.»
«Le dimanche, je n'allais ni au bistrot, ni faire la fête. Je passais le plus clair de mon temps dans mon garage à restaurer mes mécaniques sans jamais toucher à la carrosserie ou la peinture», explique-t-il en me ramenant vers l'entrée de son musée où se trouve sa Triumph TR3 avec laquelle il roule le plus. A côté, le tracteur Massey Ferguson de 1951 est rigoureusement équipé du même bloc moteur. «Avec

A côté des quatre roues, l'homme ne rechigne pas à collectionner les motocyclettes

cette anglaise, je n'ai pour ainsi dire jamais eu de soucis mécaniques ou électriques. J'ai parcouru de nombreux kilomètres. Le Portugal, la Corse à deux reprises, la Sardaigne puis la Lozère. Sans omettre les régulières sorties avec notre club local AQVA (Amateurs quercinois de Véhicules Anciens).» Une association créée en 1978 par Michel Lagrèze et dont l'ancien président, Dominique Desprats, grand collectionneur d'automobiles devant l'Eternel, est présent aujourd'hui à nos côtés. «J'ai laissé ma place à Georges Laborde qui a repris le flambeau pour gérer les 50 adhérents qui font vivre le club. Nous comptabilisons environ 200 véhicules. Nous nous rencontrons à quatre reprises. Certaines années, un rallye est organisé hors des frontières françaises. L'an dernier, nous nous sommes promenés au Portugal sur 5 000 km. L'association possède son atelier, ici, chez Jean-Marie», précise Dominique qui détient de rares exemplaires dans sa collection personnelle, comme une Salmson de course de 1923 et une Lorraine-Dietrich de la même année, complète et avec plusieurs moteurs. Il ne reste qu'à achever cette longue restauration. Des automobiles plus récentes, à l'image de la Golf Série 1, d'une Peugeot 304 Cabriolet et de belles italiennes, ont pris place dans son garage encombré d'une petite cinquantaine de modèles. Jean-Marie reprend le fil de son histoire. «La plupart de mes autos sont originaires de la région. Le Lot ou l'Aveyron étant des départements au climat sec, les autos ne subissent pas l'outrage de l'humidité. De plus, en hiver, à cause de la neige, les propriétaires ne roulent pas.» A l'instar de sa Renault 8 Gordini prête pour la course et dédicacée par Jean Ragnotti en personne. Elle possède son moteur d'origine de 1255 cm³ qui se trouve dans un coin du musée. Mais l'homme a préféré y greffer un 1440 cm³ plus puissant. Un second modèle de R8 Gordini motorisé par un 1100 cm³ a intégré les rangs, lui aussi dans un état irréprochable. Proche de cette dernière, une Ford Capri XL de 1973, de couleur gris souris, accueille un quatre cylindres de 1300 cm³. Cette Série 1 type 2 arbore toujours son intérieur d'époque. La mécanique, le carburateur Weber, le radiateur comme le freinage sont neufs. Au fond de la salle, une caravane Notin, produite dans la Loire en 1954, est dans un sublime jus d'origine. Construit en bois, ce spacieux véhicule à l'architecture aérodynamique est doté de sa cuisine d'époque fonctionnelle. La caravane est attelée à la Peugeot 203 grenat en version découvrable de 1951 qui a été acquise dans l'état.
En parallèle, l'homme ne rechigne pas à collectionner les motocyclettes, comme cette superbe BMW R75/7 blanche à filet noir. Une machine qui a équipé la gendarmerie nationale. Je remarque également une Alcyon de 1928 dans un splendide jus d'origine. Cette marque française installée à Neuilly-sur-Seine fut fondée en 1903 par Edmond Gentil, avant d'être rachetée par Peugeot en 1954. Dès 1904, elle a fabriqué aussi bien des motos munies de mécaniques Anzani que des voitures et vélos. D'ailleurs, Alcyon a remporté quatorze Tour de France cycliste.
Derrière se tient une Citroën 2 CV de 1957 dont seule la mécanique est dans sa configuration d'origine. «C'est le premier modèle qui était produit avec une porte de malle. Elle possède aussi des essuie-glaces optionnels et de très beaux antibrouillards. Les intérieurs d'ailes ont été rectifiés au marteau par mon tôlier, un travail d'artiste!», souligne Jean-Marie Faurie qui m'invite à poursuivre la balade dans les bâtiments annexes qui révèlent de belles surprises. Là est abrité le bus fétiche du club AQVA devant lequel je m'empresse d'immortaliser la scène en compagnie des deux amis. Le Lot et les Lotois regorgent véritablement de trésors insoupçonnés. ■


Jean-Marie s'est fabriqué son propre banc d'essai. Un autre moteur de Gordini passe les tests.


Intérieur en parfait état d'origine pour cette Ford Capri XL de 1973.



Un tracteur Massey Ferguson qui possède le même bloc moteur que la Triumph TR3 est stationné dans l'atelier.

De la Mercedes-Benz 230 SL de 1965 en version cabriolet à l'Austin Mini, il n'y a qu'un pas.



Une Citroën 2 CV de 1957, une Renault 8 Gordini 1100, une Ford Capri XL de 1973 et, devant, une jolie Alcyon française dans un beau jus d'origine.

Cette 2 CV de 1957 a été agrémentée d'une paire d'antibrouillards Marchal du plus bel effet.

Jean-Marie nous fait découvrir l'intérieur de sa caravane Notin.

La caravane Notin, fabriquée tout en bois dans la Loire, est tractée par une Peugeot 203 découvrable de 1951.

La Renault 8 Gordini préparée pour la course possède un moteur de 1 440 cm³. Rassurez-vous : la mécanique d'origine est dans un atelier annexe.

Dominique Desprats et Jean-Marie ne résistent pas au plaisir de nous présenter le bus emblématique du club AQVA qui a circulé durant de longues années dans la région.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

Dans la série "Mais qu'est-ce qu'on peut lire comme âneries", tout ce qui touche à la carte grise et aux assurances de collection représente une sorte de puits sans fond. Pour nous en apercevoir, il nous aura fallu un énième débat animé autour de ce sujet décidément inépuisable et sur lequel les avis tranchés rivalisent avec la mauvaise foi la plus admirable (et on ne va pas vous le cacher, ça nous amuse beaucoup).
Pour "vous la faire courte", la discussion était arrivée sur le site ANTS qui permet de demander une carte grise en ligne et elle a vite glissé vers la pertinence, ou non, de faire appel à un mandataire. Nos expériences pour une carte grise normale tendant à montrer que cela accélérait vraiment les choses, nous avons voulu vérifier si ces officines proposaient de s'occuper de votre carte grise collection. La vérification fut assez rapide: oui elles le proposent, mais bien sûr, elles ne peuvent gérer que la partie ANTS, donc après le marathon FFVE que tout collectionneur connaît depuis quelques mois.
Mais là où nous sommes tombés de nos chaises, c'est en lisant les arguments de quelques-unes de ces sociétés. Parmi les moins gênants, cette affirmation qui prétend que "les assureurs offrent, sous le respect de certaines conditions, des tarifs avantageux pour les oldtimers". Cela laisse supposer, comme beaucoup le croient d'ailleurs, que les assurances collection sont réservées aux seuls véhicules en carte grise collection, ce qui est bien entendu faux puisqu'on peut tout à fait être en carte grise normale et en assurance collection (l'inverse est également valable). Sur un autre site, on pouvait lire que "les anciens véhicules polluent davantage que les modèles récents". Là, si ce n'est pas toujours inexact, c'est quand même au minimum extrêmement réducteur. Ces braves gens devraient comparer les émissions d'une Renault 4 bien réglée et celle d'un gros SUV, histoire de se cultiver un peu.
Mais le pompon, nous l'avons trouvé sur un site de cartes grises dont, non par crainte de représailles mais par volonté de ne surtout pas lui faire de publicité, nous tairons le nom. On vous le livre tel quel. Attention, c'est du lourd: "Une astuce consiste à passer en véhicule de collection pour continuer à rouler légalement avec une voiture en très mauvais état". Comment dire… En pensant au crétin qui a écrit ça, cette réplique de Jean Gabin dans *Le cave se rebiffe* nous revient: "Si la connerie se mesurait, il servirait de mètre étalon! Il serait à Sèvres!"
Qu'on ne se trompe pas sur nos intentions: ces sociétés font sans doute très bien le travail pour lequel elles sont payées. Mais donner de telles idées stupides pouvant mettre en péril la sécurité des gens est juste impardonnable et nous inspire cette autre réplique culte: "Sans être tout à fait de l'assassinat, y'aurait quand même comme un cousinage"! Bonne lecture. ■

Stéphane Guitard et Philippe Sauvat



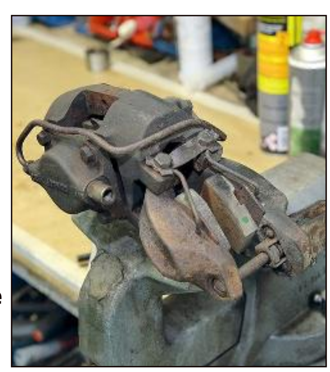
DÉMONTAGE DU TRAIN ARRIÈRE [2]

Bon, avouons-le, on a un peu fait les malins depuis le début car nous n'avions jusqu'à présent jamais rencontré de véritables difficultés. A croire que des petits lutins sympa passaient avant nous pour "pré-desserrer" le moindre écrou. Eh bien, on vous le dit : la rigolade est terminée. On ne sait pas ce qui nous attend ensuite (ce sont là les joies de la restauration), mais ce qui est sûr, c'est que ce train arrière commence à nous en faire voir de toutes les couleurs. Un signe qui ne trompe pas : Phiphi a commencé à s'agacer. Si, si, c'est possible !

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

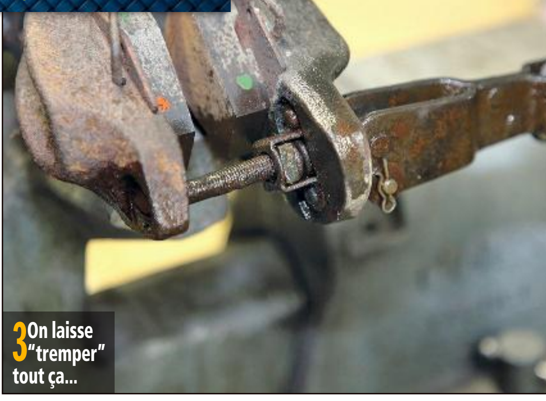
6 DÉMONTAGE DES ÉTRIERS DE FREIN ARRIÈRE

1 Afin d'avoir les deux mains libres (on vous promet que ce ne sera pas de trop), l'idéal est de placer l'étrier dans l'étau. Remarquez qu'il comporte des plaquettes dédiées au frein à main... sans doute pour virer plus vite dans les épingles du Turini !

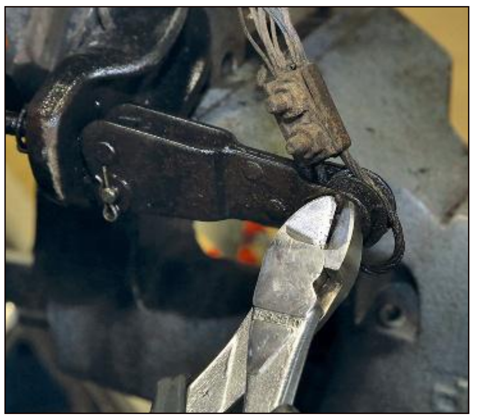




2 La prudence étant notre qualité première, nous recourons massivement au dégrippant. Pas d'inquiétude, on a du stock !



3 On laisse "tremper" tout ça...





4 ... pour s'occuper de ce qu'il reste du câble de frein à main. Il s'agit déjà d'enlever la goupille qui résiste !



5 On essaie avec une pince à bec fin.



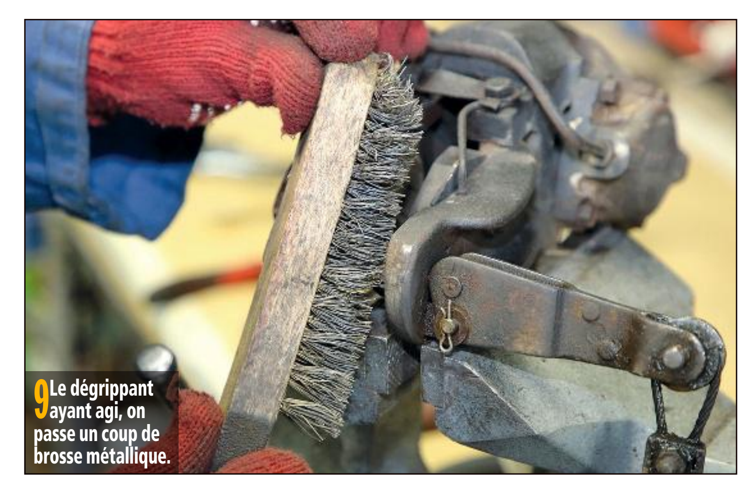
6 Echec cuisant ! La goupille est cassée.



7 Un rivet, un coup sur sa tête...



8 La goupille finit par céder, voyant à qui elle avait affaire.



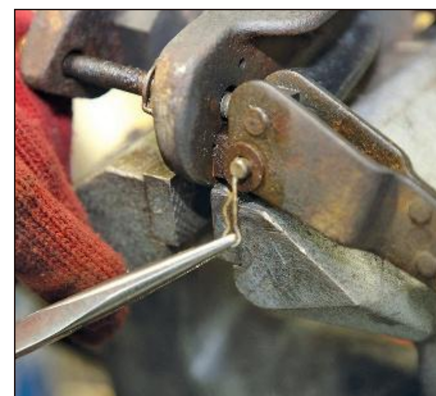
9 Le dégrippant ayant agi, on passe un coup de brosse métallique.



10 A l'aide d'un gros tournevis plat, on desserre la vis de réglage d'écartement des plaquettes de frein à main.



11 On libère un écrou.



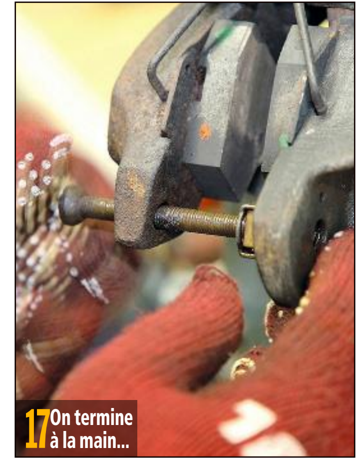
12 La seconde goupille, sans doute impressionnée par notre détermination, préfère sortir toute seule.

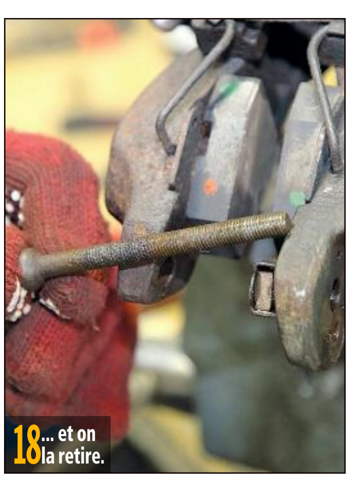

13 On récupère une rondelle.


14 La patte de commande du frein à main est libérée.


15 On la dépose.


16 On va maintenant sortir la vis de réglage.


17 On termine à la main...

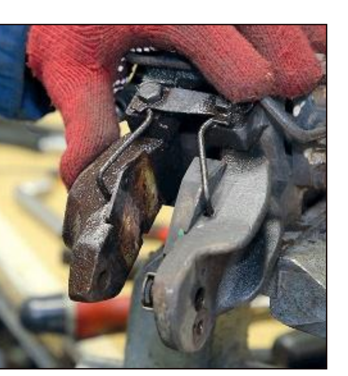

18 ... et on la retire.

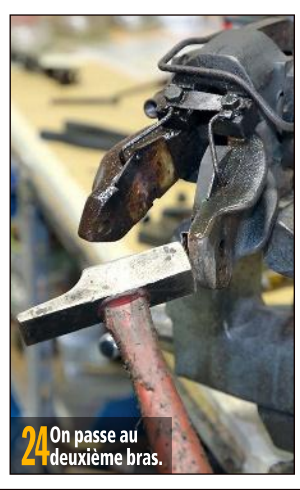

19 On ouvre la petite plaque qui freine la vis des étriers de frein à main.


20 A l'aide d'une clé à cliquet, on débloque les vis. La vérité serait plutôt : on essaie de les débloquer.


21 Après avoir généreusement aspergé l'ensemble de dégrippant, on tente le coup de maillet pour les libérer quelque peu des étriers.

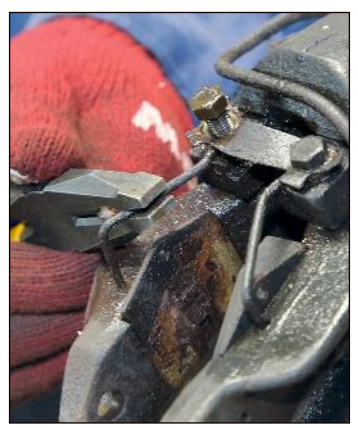

22 On essaie ensuite avec le marteau, sans doute plus persuasif...


23 Petit à petit, ça commence à venir. Notez que si l'étrier se fait tirer l'oreille, la plaquette de frein n'a pas résisté. Elle a préféré tomber toute seule.


24 On passe au deuxième bras.


25 Tentant le tout pour le tout, on retourne l'étrier pour asperger l'autre face de dégrippant. L'espoir fait vivre...


26 On essaie à nouveau avec notre clé à cliquet. Là, ça a l'air de vouloir bouger...



27 La vis étant partiellement sortie, on peut dégager le ressort de rappel.



28 Un chasse de taille adaptée...



29 ... et la première vis finit par sortir. Plus que trois (il y a deux étriers...).



30 On retire donc le premier support de plaquette.



31 Sur le second support, on va d'abord ôter la plaquette. A l'aide d'une clé à pipe, on desserre la vis qui la maintient.



32 La platine sur laquelle glisse la plaquette étant libre, il faut l'immobiliser avec un tournevis plat et fin.



33 Ensuite, on pousse la plaquette.

34 Voilà comment elle se présente : de la garniture collée sur une plaque métallique. On comprend que cela ait pu ne pas tenir dans le temps. Sur le support, on voit bien la platine en T sur laquelle la plaquette vient s'insérer. C'est la pièce qu'on a immobilisée avec le tournevis lors de l'étape précédente.



35 Voilà l'ensemble démonté : la platine, une rondelle à créneaux et un écrou.



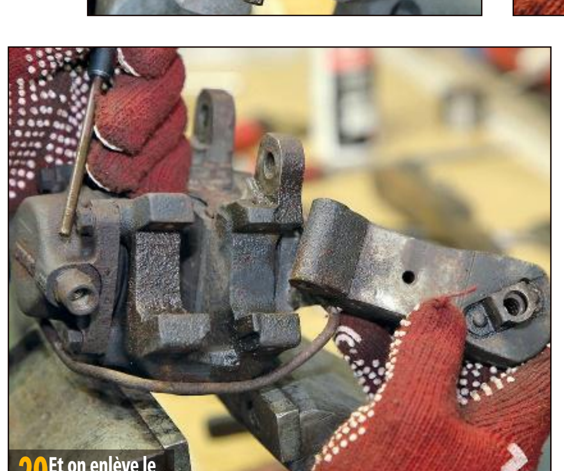
36 On va maintenant s'occuper de sortir le second support.



37 Ça y est, la vis est démontée.



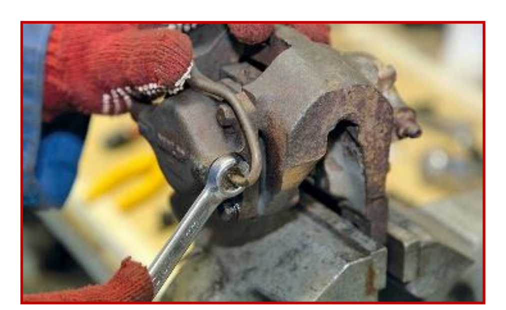
38 On récupère le ressort de rappel.



39 Et on enlève le second support.

40 Puisqu'on ne vous cache rien, on doit vous avouer que pour le second étrier, ça s'est un peu moins bien passé. Il nous a fallu employer les grands moyens, en l'occurence le chalumeau, pour arriver à sortir la vis de maintien de l'un des supports de plaquette. C'est là que Phiphi a commencé à s'agacer un peu...

7 DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER PRINCIPAL



1 Les pistons extérieur et intérieur étant reliés par une canalisation hydraulique, il nous faut démonter celle-ci. On se sert d'une clé à raccord.

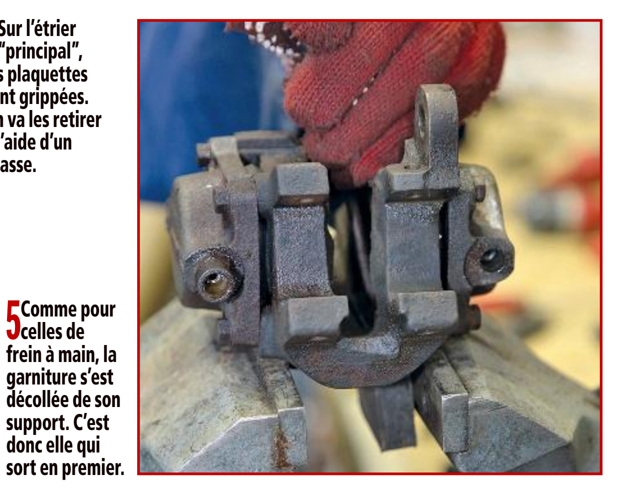


2 On défait le conduit sur chaque piston.

3 Et on l'enlève. Attention à bien les repérer, car ils sont différents à gauche et à droite.

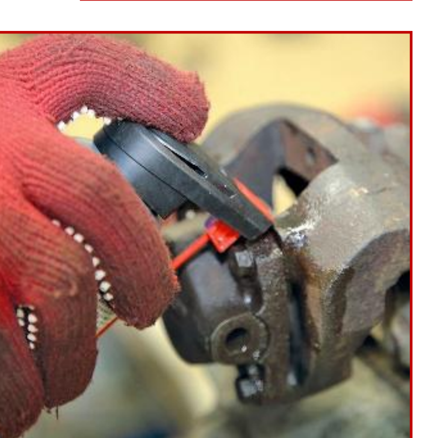


4 Sur l'étrier "principal", les plaquettes sont grippées. On va les retirer à l'aide d'un chasse.



5 Comme pour celles de frein à main, la garniture s'est décollée de son support. C'est donc elle qui sort en premier.

6 A l'aide d'une pince à bec plat, on ôte ensuite le support métallique.



7 Avant de démonter les pistons, on y va de notre dose de dégrippant.



8 Clé à pipe et marteau pour débloquer les vis.



9 Le desserrage étant délicat, on procède par va-et-vient en arrosant le filetage de dégrippant. Il ne faut surtout pas casser la vis !



10 Avec un peu d'effort et beaucoup de patience, les vis sortent sans trop de difficultés. Petite spécificité : les pistons Dunlop, tout comme les canalisations, sont au pas anglais. Pensez-y si vous devez refaire les filets.



11 Un petit coup de marteau pour décoller le piston de l'étrier...



12 Puis on fait levier avec un tournevis plat.


13 Le piston est démonté.


14 On effectue la même opération de l'autre côté.


15 On écarte au tournevis...


16 Voilà, le second piston est retiré.


17 Sur l'un des pistons se trouve la vis de purge. On va l'enlever également.


18 Bien nettoyée, on verra si on peut la conserver.



8 DÉMONTAGE DU CÂBLE DE FREIN À MAIN

1 Juste histoire de vous montrer qu'on ne galère pas toujours, sur le second étrier, nous redressons la goupille.




2 Et celle-ci sort sans peine.


3 Balaize, non ?


4 On desserre ensuite les vis qui immobilisent le câble de frein à main.


5 On récupère écrous et rondelles.


6 On ôte la platine.


7 Puis on sort ce qu'il reste de câble.

[A suivre]

DÉMONTAGE MOTEUR [4]

Voici le dernier épisode du démontage de notre moteur, avec en point d'orgue la sortie du vilebrequin qui vaut son pesant de cacahuètes… Dans la série casse-tête chinois, ça se pose là, et il aura fallu toute notre patience pour l'extraire sans s'énerver. En même temps, vu qu'il était exclu de le découper, on n'a pas vraiment eu le choix.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat**
Photos **Stéphane Guitard**



16 DÉMONTAGE DU VOLANT MOTEUR


1 Dans l'épisode précédent, nous en étions restés là : l'embrayage venait d'être démonté, donnant ainsi accès au volant moteur.


2 Première étape : Même si ça n'est pas indispensable, nous avons préféré immobiliser les cylindres. Pour cela, puisque nous n'avions pas d'outils spécifiques, nous avons confectionné des entretoises avec un morceau de tuyau en cuivre.


3 L'entretoise fait 2 cm de moins que la tige filetée du cylindre.



4 On vient placer une rondelle et un écrou.


5 On serre l'écrou convenablement (inutile de trop le bloquer).


6 On renouvelle l'opération sur le second cylindre. Un point de blocage par cylindre suffit.


7 De cette façon, les cylindres ne peuvent plus bouger.


8 On ouvre à présent les arrêtoirs qui freinaient les vis.


9 Voilà qui est fait.


10 A l'aide d'une clé de 13, on débloque toutes les vis en ayant pris soin d'immobiliser la rotation du volant.

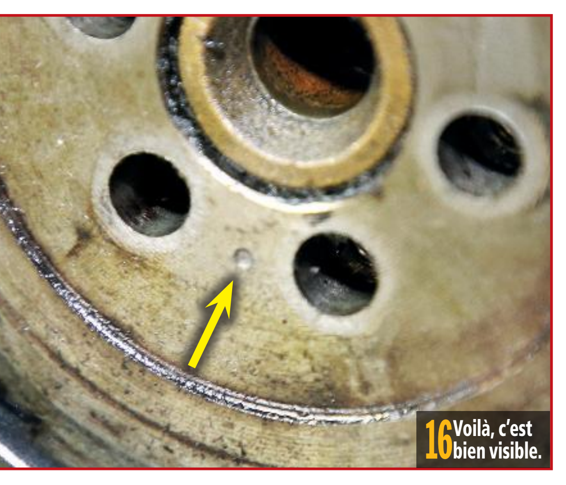

11 On les retire ensuite deux par deux, par plaque-frein.


12 On récupère les deux vis et la plaque.

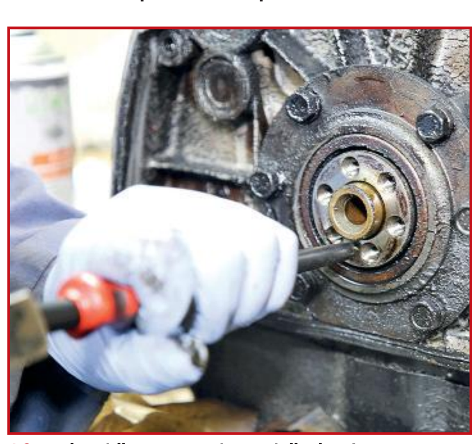

13 On passe le chiffon pour que ce soit propre...


14 ... et on va maintenant pouvoir enlever le volant moteur. On remarque le coup de fraise en bas à droite pour l'équilibre du volant. Sur les Giardiniera, on a des trous.


15 Avant de l'ôter, il faut repérer sa position par rapport au vilebrequin. Pour cela, on effectue une marque à l'aide d'un pointeau.


16 Voilà, c'est bien visible.


17 Ensuite, on retire le volant moteur...


18 ... et immédiatement après, on réalise la même marque, entre les mêmes trous de fixation, sur le vilebrequin...


19 ... ainsi que sur la face du volant moteur en contact avec le vilebrequin.


20 Au remontage, il suffira de superposer les repères.


21 On a maintenant accès au palier de vilebrequin. Mais ça, ce sera pour plus tard.

17 DÉMONTAGE DU CARTER INFÉRIEUR

1 Après avoir retourné le moteur, on peut s'occuper du carter inférieur (ou carter d'huile).




2 On desserre toutes les vis.


3 On récupère à chaque fois une vis, une rondelle plate et une rondelle oblongue.



4 L'étanchéité est bien entendu assurée par un joint, et l'ensemble est particulièrement collé.



5 Quelques (petits) coups de maillets sur les quatre faces du carter vont aider à le décoller.



6 Ensuite, il ne reste plus qu'à le soulever à l'aide d'un gros tournevis plat.



7 Et voilà !

18 DÉMONTAGE DES CHAPEAUX DE BIELLES



1 Avant d'avoir accès aux bielles puis au vilebrequin, il va falloir enlever la crépine de pompe à huile.



2 On ôte les deux écrous qui la maintiennent sur le bloc.



3 A chaque fois, on récupère un écrou et une rondelle fendue.



4 On retire la crépine.



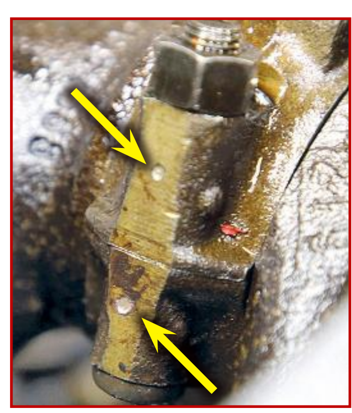
5 On récupère le joint resté collé dessus.



6 Puis la bride collée sur le bloc.



7 Afin d'être sûr de ne pas mélanger les chapeaux de bielles et de les remonter dans le même sens, on marque un chapeau et sa bielle.



8 Là, c'est clair ! On s'apercevra après coup qu'il y a un numéro sur chaque ensemble, qui devra être orienté vers l'arbre à cames.



9 Et maintenant, afin de savoir où remettre la bielle dans le moteur, on marque l'intérieur du bloc à côté de celle-ci.

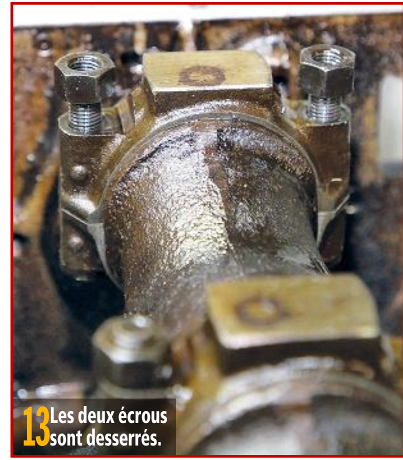


10 Voilà : bielle avec poinçon côté poinçon sur le bloc.



11 Fiat avait sans doute prévu le coup, puisque la seconde bielle est marquée avec ces deux points moulés directement sur le chapeau et la bielle. Mais deux précautions valent mieux qu'une.

12 On va maintenant desserrer les chapeaux de bielles.



13 Les deux écrous sont desserrés.



14 Un petit coup de maillet sur chacun...



15 ... et la bielle est libérée du vilebrequin.



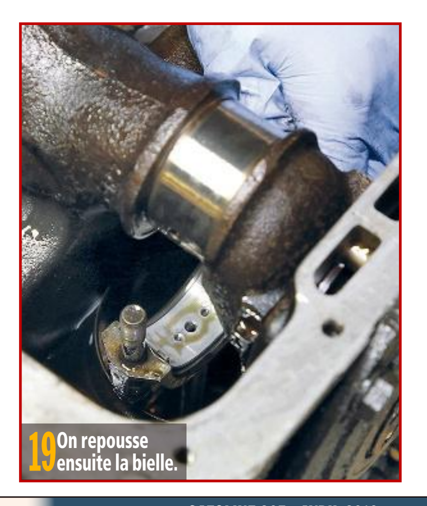
16 Même opération sur le second chapeau de bielle.



17 Un coup de maillet sur chaque écrou...



18 ... puis, après avoir retiré ces écrous, on récupère le chapeau de bielle et son coussinet.



19 On repousse ensuite la bielle.



20 Le vilebrequin est à présent totalement libre. On va donc s'en occuper.

19 DÉMONTAGE DU VILEBREQUIN



1 On commence par le palier côté embrayage. On desserre les vis qui le maintiennent.



2 On récupère la vis et une rondelle fendue.



3 Côté distribution maintenant. Là, on voit que l'on a quatre vis à tête hexagonale et deux vis cruciformes à tête fraisée : c'est normal, car la grande poulie de la distribution passe sur ces deux dernières.



4 On commence donc par débloquer les vis à tête hexagonale.



5 Puis, avec un gros tournevis, on s'occupe des vis cruciformes.



6 Ces vis étant très serrées et ne voulant pas prendre le risque de les endommager, on s'aide d'une clé à œil comme bras de levier car notre tournevis le permet.



7 Une fois débloquées, on les enlève sans peine.



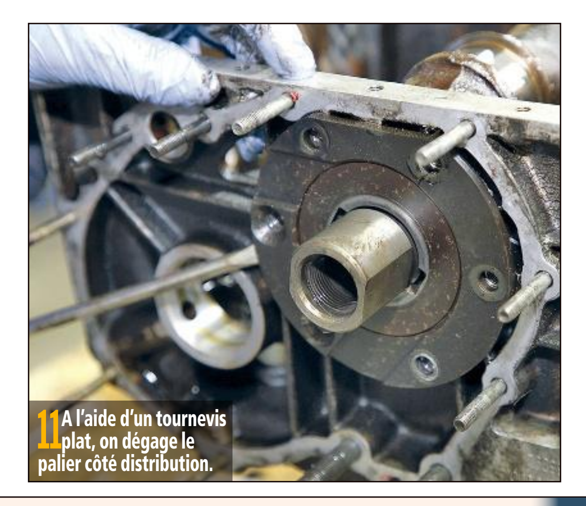
8 On récupère la vis et sa rondelle éventail.



9 On enlève ensuite les quatre dernières vis.



10 Là, ce sont des rondelles fendues.



11 A l'aide d'un tournevis plat, on dégage le palier côté distribution.

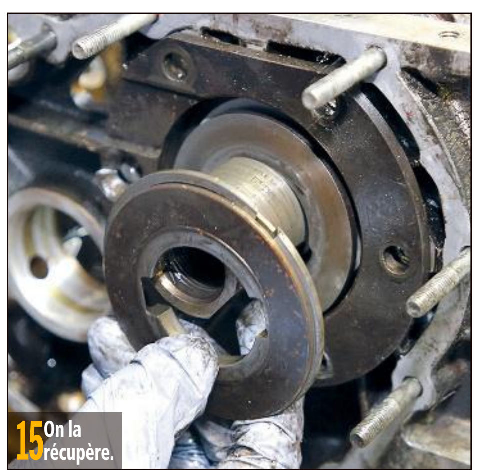


12 Côté embrayage, il sort tout seul.

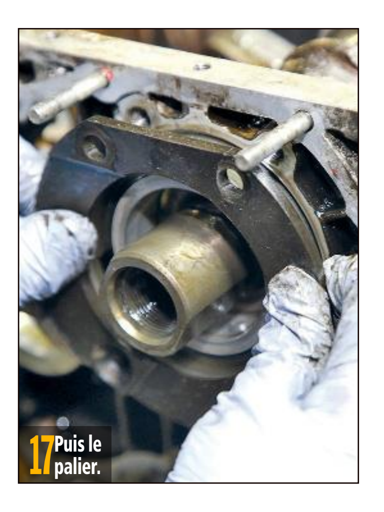


13 On voit que le coussinet de palier est en une seule pièce.


14 En poussant sur le vilebrequin, on fait sortir la cale latérale côté distribution.

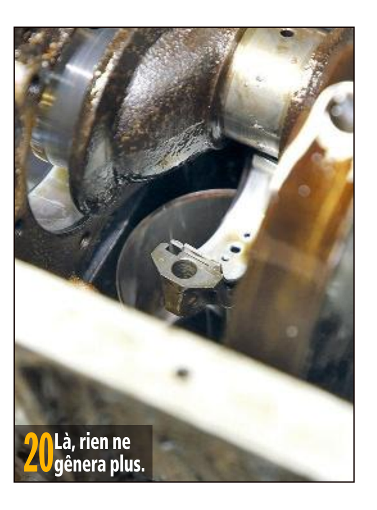

15 On la récupère.


16 Avec un aimant, on retire une rondelle.


17 Puis le palier.


18 Là aussi, le coussinet est intégré.


19 Pour aider à la dépose du vilebrequin, on va sortir les vis de serrage de chapeau de bielle.


20 Là, rien ne gênera plus.


21 Déposer le vilebrequin demande un peu de patience. On le repousse d'abord côté distribution.


22 Puis, après lui avoir fait opérer une demi-rotation afin de placer la masse d'équilibrage vers l'extérieur, on le dégage côté gauche.


23 Et on le sort du bloc. Ça a l'air simple en apparence, mais on vous promet qu'il faut garder son sang-froid...

20 DÉMONTAGE DES ENSEMBLES CYLINDRES-PISTON


1 Le bas moteur étant “à poil”, on remet le bloc “à l’endroit”.

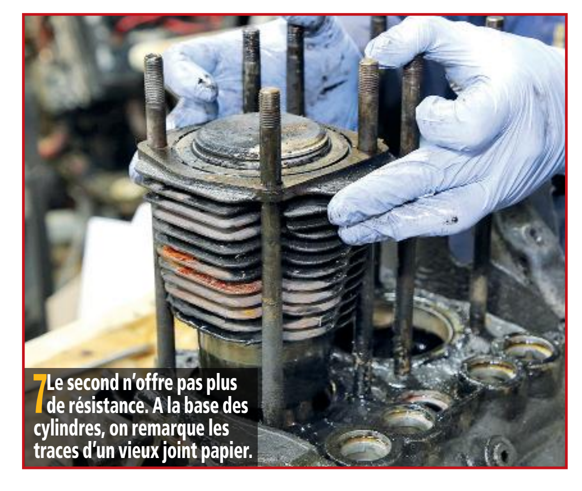

2 On va ôter les deux cheminées de maintien des cylindres.


3 Voilà, c’est fait.

4 A l’aide d’une barre à mine ou d’un (très) gros tournevis plat, on décolle les cylindres. Attention toutefois à ne pas forcer pour ne pas casser une ailette.

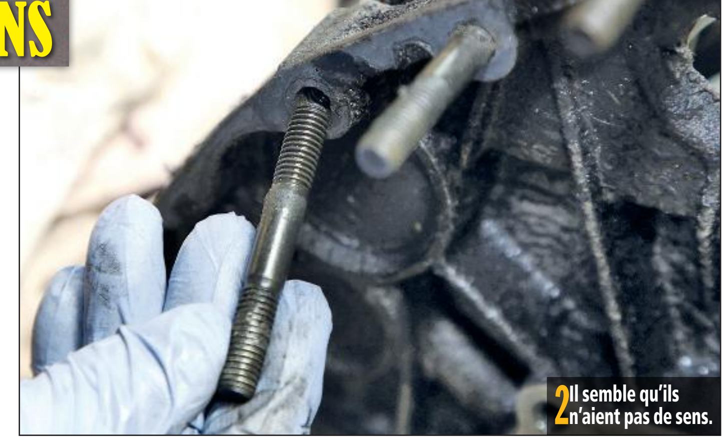

5 Ces derniers coulissent le long des tiges filetées.


6 Le premier est sorti.


7 Le second n’offre pas plus de résistance. A la base des cylindres, on remarque les traces d’un vieux joint papier.

21 DÉMONTAGE DES GOUJONS


1 Avec une clé spécifique, on ôte les goujons. Cela nous permettra de travailler avec plus de confort sur le bloc.


2 Il semble qu’ils n’aient pas de sens.


3 Côté distribution, on compte deux centreurs...


4 Et dans ces centreurs, les goujons sont plus longs. Repérez-les.


5 On n’oublie pas de récupérer les centreurs.

[A suivre]

LE FIL ROUGE SUR LE BOUTON ROUGE...

Dans son atelier, Olivier mène de front trois étapes essentielles: la réfection du système électrique, celle de la mécanique et le remontage des différents éléments sur la caisse. A l'évidence, notre ami a hâte de rouler dans sa Sprite!

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Olivier Bureau et H.C.**

Il aurait préféré bosser tranquillement sur son joli cabriolet. Au lieu de cela, Olivier Bureau a été contraint de chausser les bottes et d'essorer les serpillières après l'inondation de son atelier. Certes, il n'y avait "que" quatre centimètres d'eau sur le sol de cette ancienne grange accolée à l'habitation, mais il a fallu tout éponger. Heureusement, les précautions



Ne jamais surestimer les capacités de sa propre mémoire. Grâce à ces bouts de scotch, chaque fil et chaque câble passeront au bon endroit.

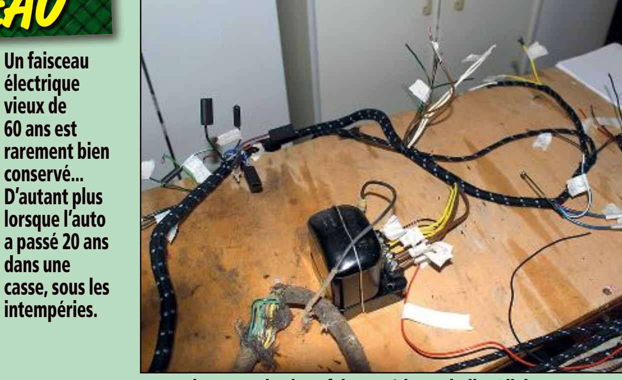


avaient été prises car cet incident s'était déjà produit par le passé, ce qui a permis d'éviter des dégâts sur les pièces et l'outillage. Une fois l'ensemble bien ventilé, tout a séché et les réjouissances ont pu recommencer. Lors du précédent épisode (*Gazoline* 262), nous avions évoqué la réfection de la boîte. Vous trouverez ici quelques détails sur cette opération. Mais ce qui préoccupe le plus Olivier, c'est le replacement du faisceau électrique. Même si celui-ci est relativement simple et bien que les composants se dénichent en neuf chez les revendeurs spécialisés, cette phase nécessite de tout repérer et de s'assurer que les masses sont bonnes afin de ne pas avoir à reprendre le travail ultérieurement. Cette étape n'est pas sa favorite, mais il conserve toute son application afin de la franchir correctement. Et pas pour faire plaisir aux autres, seulement à lui, comme il nous l'explique: «Cette auto, je la fais pour moi, pas pour la vendre. Alors autant que les choses soient durables. Et si quelques détails ne conviennent pas à tout le monde, cela m'importe peu, l'essentiel est que je sois satisfait de mon travail, que l'auto soit telle que je la souhaite.» ■

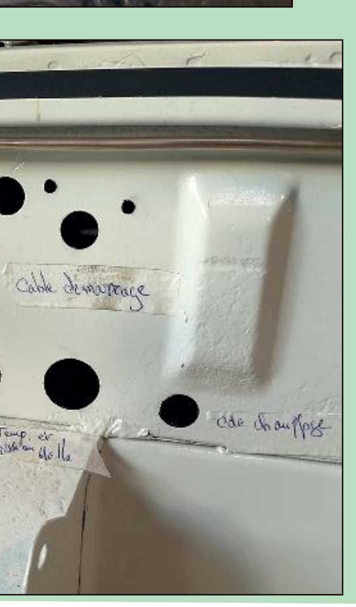

La grosse angoisse d'Olivier, ce sera pour plus tard: le raccordement de tous les fils derrière la planche de bord. Au préalable, celle-ci sera recouverte d'un simili rouge proche de celui d'origine.

NT DU FAISCEAU

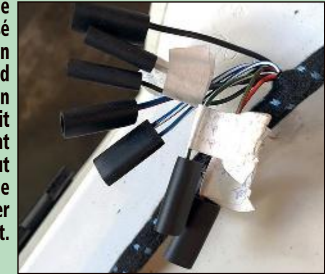

Un faisceau électrique vieux de 60 ans est rarement bien conservé... D'autant plus lorsque l'auto a passé 20 ans dans une casse, sous les intempéries.


Avant de mettre le vieux faisceau à la poubelle, Olivier repère les affectations de chaque fil sur le neuf.


En attendant, il est tentant d'installer les phares sur le capot. Quelle allure!



Une fois le faisceau posé sur l'auto, on comprend combien il était important et surtout plus facile de tout repérer avant.

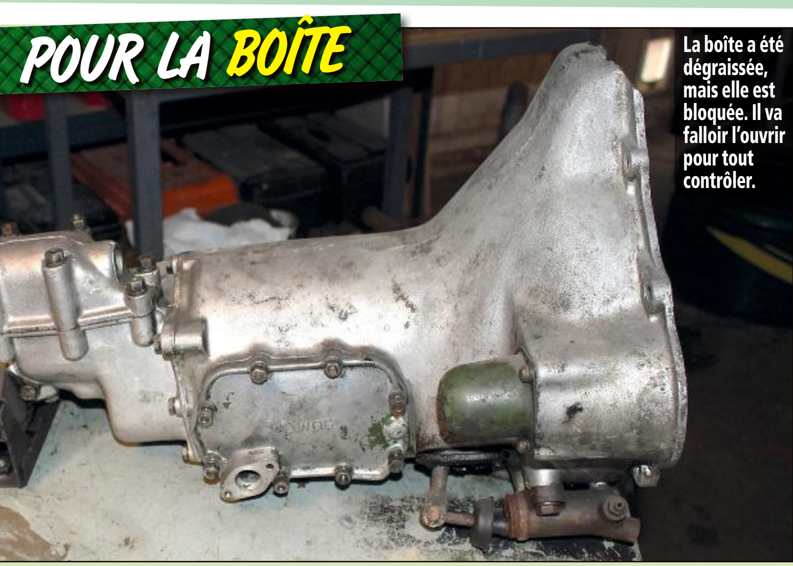



Régulateur, porte-fusibles et bobine neufs: avec les anglaises, l'approvisionnement est tellement aisé qu'il serait dommage de faire de petites économies.


Afin d'assurer une bonne tenue dans le temps et un serrage optimal des cosses, Olivier soude les bouts de fils dénudés à l'étain.


Tant qu'à faire, les cabochons de feux et leurs joints vont être remplacés par des neufs.

POUR LA BOÎTE


La boîte a été dégraissée, mais elle est bloquée. Il va falloir l'ouvrir pour tout contrôler.


Le gros écrou qui immobilise l'arbre primaire est serré très fort. Pour ne pas galérer, Olivier a préféré donner un coup de burin de mécanicien. Cela a permis d'ouvrir légèrement l'écrou avant de le desserrer aisément à l'aide d'une clé fabriquée "maison". Evidemment, il a pris soin de se procurer un écrou neuf avant de sortir l'artillerie lourde.


La rondelle derrière l'écrou est totalement morte.

SALES DENTS POUR LA BOÎTE (suite)

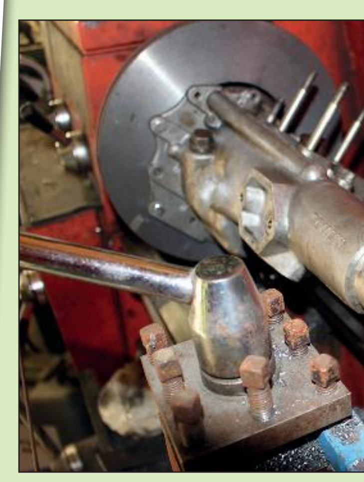

On déshabille la boîte avant de dégraisser la pignonnerie.


Après avoir nettoyé les composants, on procède à leur examen.


Olivier a bien fait de mettre la boîte à nu, car les mauvaises surprises ont succédé aux mauvaises surprises. Il a notamment découvert une bague en bronze complètement détruite.


La solution est ce vieux disque de frein qui va servir de support pour fixer la boîte sur le tour. Première étape : centrer le disque, puis finir par blanchir la surface sur laquelle va s'appuyer la boîte.


Ensuite, on boulonne la boîte dans les trous percés au préalable avant de la dégauchir parfaitement au comparateur.




Ne pas tout jeter a quelque chose de bon: en fouillant dans cette caisse, Olivier a pu trouver toutes les pièces en état qu'il lui fallait pour remonter une boîte fonctionnelle.


Dans la caisse magique, il y avait notamment deux cônes de synchroniseurs en bon état. Selon Olivier, il est en effet impossible de se fournir en pièces refabriquées dans la mesure où ces éléments ne sont pour l'instant pas disponibles en neuf.


Il est nécessaire de contrôler le jeu latéral de l'arbre primaire.


Les billes du moyeu baladeur étaient grippées et les ressorts sont en petits morceaux. Cette boîte ne risquait pas de fonctionner !


Les dents du pignon de marche arrière ont bien souffert.


La bague dans laquelle tourne l'arbre de sortie de boîte est trop usée pour pouvoir être conservée.


Elle est extraite, puis une bague neuve, à mettre à la cote, va être insérée à la presse. Cette dernière possède une surépaisseur d'environ 5 dixièmes au rayon. Il va falloir l'usiner au tour. Pour cela, Olivier a une astuce…



Enfin, on obtient le jeu souhaité, en l'occurrence "glissant", avec l'outil à aléser.

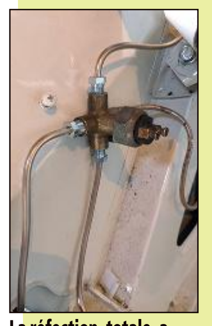

Le remontage des billes et ressorts sur les moyeux de baladeurs a nécessité un peu d'imagination. Même si un outil spécifique existe, Olivier n'a pas souhaité l'acheter pour un usage unique. Il a donc bricolé tout ça de façon ingénieuse avec ce qu'il a déniché autour de lui.

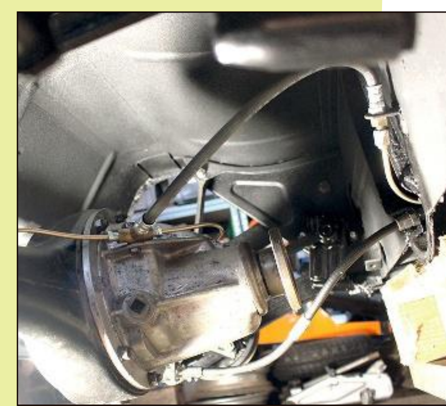

L'ensemble des pignons, baladeurs et synchroniseurs est remonté sur l'arbre secondaire.


La pignonnerie a été replacée dans le carter.

L'HYDRAULIQUE, À TEMPS PERDU


Lorsqu'il en a assez de l'électricité, Olivier se penche sur le circuit hydraulique. Il faut dire que rien de tout cela ne peut être conservé…


La réfection, totale, a consisté à reformer les canalisations en cuivre et à remplacer les raccords et flexibles par des neufs.


Au final, tout a été changé.


Enfin, il va désormais falloir changer le récepteur d'embrayage. C'est la moindre des choses vu son état de délabrement très avancé !

LIRE AUSSI

• Episode 1: Allégée par la nature [*Gazoline* 248].
• Episode 2: Les copains d'abord [*Gazoline* 250].
• Episode 3: Chirurgie réparatrice [*Gazoline* 252].
• Episode 4: Avant, apprêt [*Gazoline* 255].
• Episode 5: Pleins phares sur le capot [*Gazoline* 258].
• Episode 6: Sauvetage des portières [*Gazoline* 260].
• Episode 7: Peinture, moteur et amitié [*Gazoline* 262].



[A suivre]



En 2015, la décision est prise de restaurer l'auto du papy. Finalement, elle avait plutôt bien résisté au temps...

Mes grands-parents avec ma tante, en 1959, devant la 4 CV qu'ils venaient d'acheter. C'est mon père qui prend la photo.

UNE "AFFAIRES" DE FAMILLE

Il arrive souvent que notre histoire personnelle soit intimement liée à la passion que l'on porte à telle ou telle voiture ancienne. Dans mon cas, cette auto est celle de mon enfance, celle dont, jusqu'à récemment, je ne connaissais que la banquette arrière. Voici le récit de ma 4 CV.

Texte et photos **Guillaume Marie**

C'est une histoire de famille, l'histoire d'une 4 CV achetée neuve par mon grand-père en 1959. A l'époque, il fallait débourser 400000 F pour pouvoir acquérir cette version Affaires. Mes grands-parents ont sillonné les routes avec elle jusqu'en 1989, le compteur affichant à ce moment-là un peu moins de 100000 km. Je me souviens de ces étés que je passais avec eux et mon frère, dans le Doubs, les trajets depuis Dijon sur la banquette arrière, le matériel de pêche qui trouvait difficilement sa place dans la malle avant, le démarrage à la manivelle lorsqu'elle n'avait pas tourné depuis un moment… Tous ces souvenirs sont restés gravés en moi.

Lorsque mon grand-père décida de s'en séparer au profit d'une Ami 8, puis d'une Renault 4, la voiture fut stockée au sec dans le garage de mon père durant quelques années. Mais, par manque de place, la 4 CV se retrouva garée dans le jardin, protégée par une simple bâche. Tout ce qu'il ne faut pas faire si l'on veut préserver une auto ! J'avais alors 13 ans… Je montais de temps en temps dedans afin de me remémorer ces souvenirs. Mais surtout, jour après jour, je la voyais inexorablement dépérir. Je ne sais pas comment l'expliquer, mais cette voiture m'a marqué et je m'étais toujours dit qu'un jour, je la restaurerais… Mais ce jour s'est transformé en années et, pour compenser, je me suis mis à collectionner les miniatures de 4 CV: je dois en avoir une petite centaine. Les années s'écoulèrent et, en 1996, mon grand-père nous quittait. Dans le jardin, son véhicule se détériorait lentement et le travail destructeur de la rouille commençait à montrer le bout de son nez. Mais la vie étant ainsi faite, la 4 CV restera encore des années sous sa bâche. Près de 20, si l'on compte bien.

En juillet 2015, c'en est trop! Mon père et moi prenons une grande décision: il faut s'occuper de cet héritage familial sous peine de le voir disparaître à jamais. Notre premier réflexe est d'emmener l'auto chez le carrossier pour faire un état des lieux et dresser la liste des travaux à effectuer. Il était temps, car la carrosserie était déjà bien attaquée par la rouille, présentant de nombreux points de perforation, notamment sur la jupe avant, le plancher et la jupe arrière. Mais, au regard du temps passé dehors, c'était presque un miracle qu'elle soit aussi bien conservée. Côté mécanique, tout est à revoir également: le moteur est bloqué, rouillé et il abrite de nombreux nids de rongeurs… L'intérieur et la sellerie ont bien souffert eux aussi. Bref, il va y avoir énormément de travail pour pouvoir rendre à ce petit bijou de l'histoire automobile (et celle de ma famille) son lustre d'antan. Pour toute la partie carrosserie, le chantier est confié à DMA Carrosserie, à Chevigny-Saint-Sauveur, près de Dijon. Le moteur part quant à lui se refaire une santé chez Aurel Motor's, spécialiste de la restauration de mécaniques anciennes situé également dans la banlieue dijonnaise. Enfin, la réfection de la sellerie sera faite par Charly de Tuck'n'roll Sellerie, à Lamarche-sur-Saône.

Bien sûr, nous choisissons de garder la couleur d'origine, un


Les "magnifiques" sièges que mon grand-père avait fait refaire.


Le tableau de bord, bien jauni par le temps.


Les joints de portes sont cuits. Ils seront très difficiles à retirer.

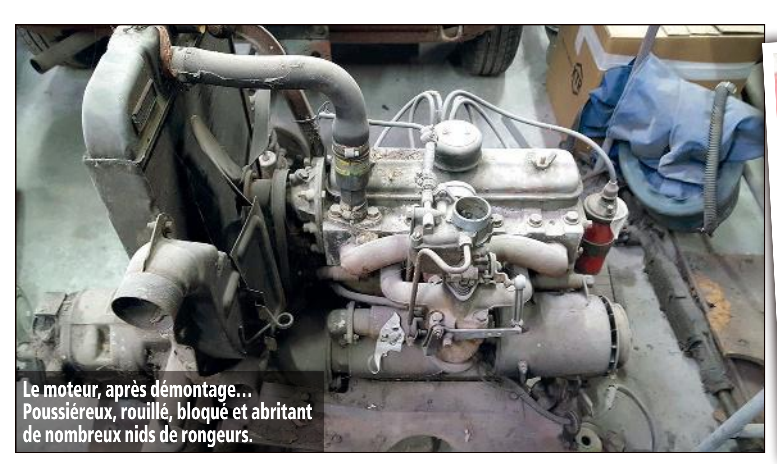
Voici ce qu'il reste du faisceau électrique des phares : tout est à changer.

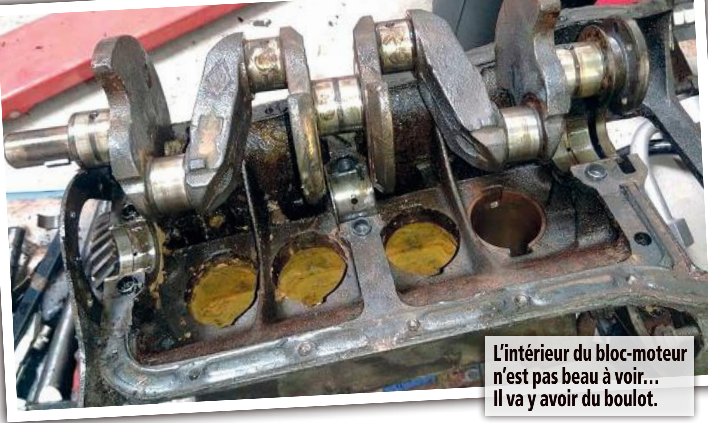

L'avant de la caisse a particulièrement été attaqué par la rouille.


Les portières sont entièrement démontées afin de passer au sablage et à la peinture.


Le plancher est également bien rouillé.


Tous les vitrages ont pu être conservés, mais il leur aura fallu un gros nettoyage.

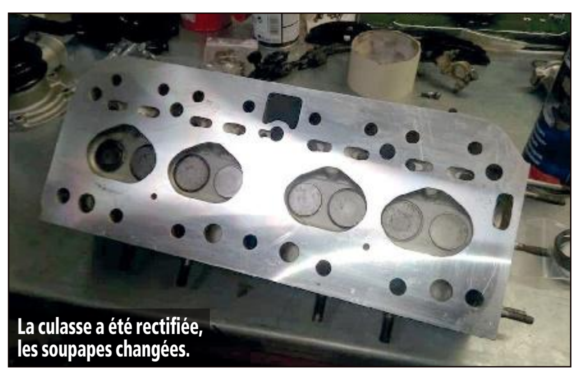

Le moteur, après démontage… Poussiéreux, rouillé, bloqué et abritant de nombreux nids de rongeurs.


L'intérieur du bloc-moteur n'est pas beau à voir… Il va y avoir du boulot.

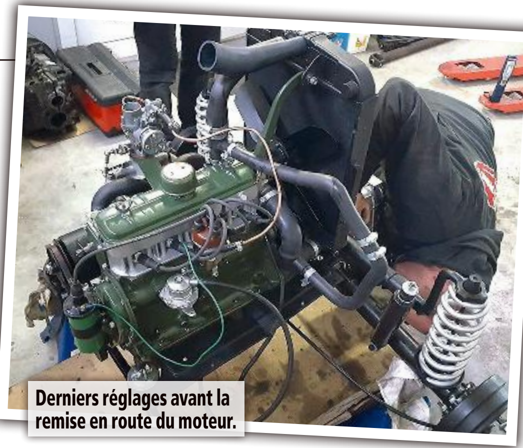

La caisse nue après le sablage sur sa rôtissoire.


Les pièces de carrosserie sont sablées et prêtes à peindre.


La 4 CV retrouve sa teinte d'origine : un gris Pompadour 681.


La culasse a été rectifiée, les soupapes changées.


Le train arrière et sa boîte de vitesses sont entièrement refaits à neuf.


Derniers réglages avant la remise en route du moteur.



L'intérieur du coffre avant avec sa manivelle, son code couleur, sa plaque et le sticker de pression des pneus.


J'ai voulu conservé le volant d'origine avec sa patine naturelle usée par les mains de grand-père. Il a juste reçu une couche de vernis.

Petite touche nostalgique : sur le tableau de bord, j'ai ajouté les prénoms de mes grand-parents.


Vue éclatée des sièges après sablage et peinture.



Le certificat de garantie d'origine au nom de mon grand-père : un trésor !


Avant la découpe du tissu de la banquette arrière, il faut faire un patron.



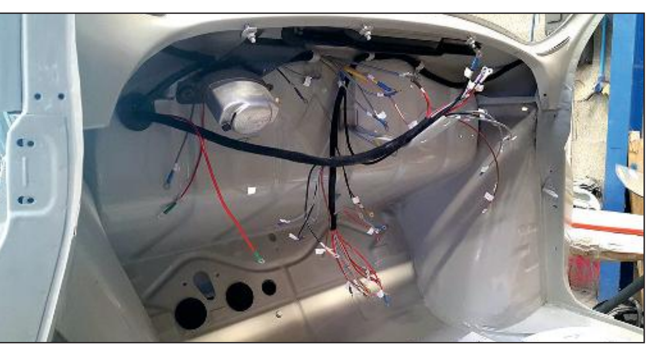
Le confort des dossiers et assises de sièges a été amélioré grâce à la pose de mousse.


A défaut d'avoir retrouvé la couleur d'origine des sièges, notre 4 CV se pare de skaï et de tissu rouge.


Le moteur a retrouvé sa place. Il ronronne comme au premier jour.



Bien au sec dans le garage, on a trouvé une galerie de toit à la petite auto.



Installation du nouveau faisceau électrique sous le tableau de bord.



Comme beaucoup de pièces sur cette voiture, le tapis de sol est neuf. L'ancien n'était pas récupérable.

gris Pompadour 681. Par contre, pour la sellerie, impossible de savoir quel était le tissu d'origine, mon grand-père l'ayant changé pour un skaï que je n'apprécie pas énormément… Il faudra donc trouver quelque chose se rapprochant au mieux de l'original.

Malgré l'ampleur de la tâche, les travaux de carrosserie n'ont pas posé de gros soucis. Les pièces trop abîmées ont été reconstruites. D'autres, comme le capot avant et les quatre ailes, ont été dénichées grâce à la grande communauté des passionnés de la 4 CV sur Internet! Les éléments chromés, dans un trop mauvais état, ont été remplacés par des neufs (pare-chocs, optiques, moustaches…). Le faisceau électrique a également été entièrement changé. En revanche, nous avons préféré garder le volant d'origine, avec sa patine naturelle usée par les mains de mon grand-père. Un petit coup de vernis et c'est tout.

Côté mécanique, c'est une autre paire de manches: le bloc a beaucoup souffert de ces 26 ans sans activité et des ravages des conditions climatiques. Il est bloqué, rouillé, rempli d'eau… Comme précisé plus haut, les rongeurs ont même élu domicile dans ses entrailles! Tout est donc soigneusement déposé, les éléments réutilisables sont nettoyés, les pièces irrécupérables remplacées et, enfin, l'ensemble est remonté avec précaution. Mais ce moteur a sans doute décidé qu'il ne se laisserait pas faire si facilement: au moment de le remettre en route, nous le remplissons de liquide de refroidissement, et là, catastrophe! Il y a une grosse fuite sur le bloc-moteur. Le verdict est implacable: il est fissuré… J'avoue que notre moral en prend un coup. Toutefois, nous ne nous laissons pas abattre et partons immédiatement à la recherche d'un autre bloc. La 4 CV étant une auto populaire qui l'est restée en collection, nous ne mettons pas très longtemps à en dégoter un. Mais nous n'étions pas au bout de nos peines. Lors de la deuxième mise en route, c'est cette fois la nouvelle pompe à essence qui débite trop: les refabrications asiatiques ne sont pas d'une très grande qualité! Pour y remédier, il nous faut installer un régulateur de pression et, à partir de ce moment-là, le moteur se met à ronronner comme à ses premiers jours!

Pour la sellerie, les choses furent heureusement plus simples, car en une semaine, elle était remplacée. Par rapport à la version initiale, les sièges ont été rembourrés avec de la mousse pour assurer un meilleur confort lors des longs trajets.

Au total, trois années de travail ont donc été nécessaires pour redonner vie à cette voiture. Et c'est par un beau samedi de septembre que j'ai pu rentrer, non sans mal, mon mètre 95 dans le petit habitacle… Le temps de s'adapter à la conduite et au confort spartiate de l'ancienne, j'ai pu parcourir mes premiers kilomètres au volant de l'auto de mon grand-père. Avec un petit pincement au cœur, les souvenirs de jeunesse ressurgissant à ce moment-là. L'histoire continue… ■

UN AN D'ABONNEMENT À GAZOLINE *POUR* GUILLAUME

Faites comme Guillaume. Envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée, et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*.

Une fois finie, l'auto resplendit au soleil.

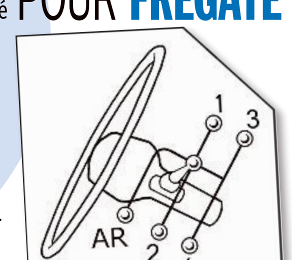
114 EB 21

Retrouvez plus d'infos et de photos sur la restauration de cette auto sur Facebook : Restauration 4cv Affaire 1959.

REFABRICATION

POUR FRÉGATE

Le très dynamique Frégate Club de France a refabriqué les autocollants de grille de vitesses qui étaient collés sur le déflecteur des Frégate de 1957 à 1959, R1102, R1103 à boîte de vitesses type 295. Cet autocollant est proposé à 3 euros (6 euros pour les non-adhérents). Il est à commander sur le site internet du club: **www.fregate-renault.org**



SUR INTERNET



POUR PEUGEOT

L'Aventure Peugeot Citroën DS vient de dévoiler le nouveau site internet de Néo Rétro Classic. Il constitue l'une des actions prioritaires de L'Aventure. En 2019, les équipes mettent un coup d'accélérateur pour étoffer l'offre de pièces de rechange en complément du développement des services d'entretien et de restauration de véhicules de collection dans leurs ateliers. Pour toutes vos recherches de pièces concernant les véhicules anciens des années 50 à 70 des marques Peugeot, Citroën, Simca, Talbot et même Renault, rendez-vous sur: **www.neoretroclassic.com**

VPC

AMÉNAGEMENT

Opti-machines lance son premier catalogue Uniworks, sa nouvelle gamme professionnelle de mobilier lourd pour atelier. Constituée d'établis, caissons, armoires, etc., cette gamme modulaire permet de composer jusqu'à 1 000 combinaisons d'aménagement répondant aux besoins des ateliers, des bureaux et des écoles. Très détaillé, ce document met en avant les atouts de l'offre Uniworks: qualité élevée, haute résistance aux environnements difficiles, grande capacité de charge (jusqu'à 150 kg par tablette ou tiroir). La plupart des produits présentés sont disponibles sous 48 à 72h. Ce catalogue de 44 pages avec tarifs est téléchargeable sur **www.optimachines.com**. Il peut aussi vous être envoyé sur simple demande par mail à contact@optimachines.com ou par téléphone au 03 20 03 69 17.



BONNES Adresses

LABEL D'EXCELLENCE

Belles Anciennes, 15 rue Jacquard, 38230 Tignieu. T. 04 72 02 05 41. *Site : www.belles-anciennes.fr*

Plus encore que d'habitude, nous mettons ici en avant une entreprise, mais surtout une équipe de passionnés conduite par un ami de la rédaction, Alain Voisin, le boss de la société OSER, propriétaire de Belles Anciennes, Maillefaud, Robri et Sigles de France. En effet, cette firme vient d'obtenir le très convoité label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV), marque de reconnaissance de l'Etat instaurée pour distinguer des entreprises françaises aux savoir-faire artisanaux et industriels d'excellence. Et lorsque l'on parle de savoir-faire, ce n'est pas seulement une expression. Ainsi, lorsque monsieur André Maillefaud fonda son premier atelier de fabrication de plaques d'immatriculation à Paris en 1930, il n'imaginait pas que sa marque deviendrait une référence connue et reconnue partout dans le monde et que, 90 ans plus tard, Alain et son équipe s'enorgueilliraient de continuer à faire vivre cette tradition en utilisant bien souvent les machines créées par monsieur Maillefaud lui-même. Belles Anciennes réussit donc à perpétuer cet artisanat où l'homme a plus que jamais sa place. Il ne s'agit aucunement d'un détail et, à l'heure où il est difficile de ne pas céder aux sirènes de la délocalisation, il nous revenait de saluer comme il se doit cette très belle réussite.



BUSINESS

CLASSE INTERNATIONALE



Allopneus, leader français de la vente de pneus, est disponible depuis le 16 janvier en Belgique et aux Pays-Bas via les adresses **www.allopneus.be**, **www.hallobanden.be** et **www.hallobanden.nl**. Comme pour le marché français, les sites belge et néerlandais offrent un accès à plus de 10 000 références avec plus d'un million de peumatiques en stock. On y retrouve donc une vaste gamme multimarque de gommes de grande dimension, rares ou spécifiques. Le montage des pneus vendus au travers d'un vaste réseau de garages partenaires (il y en a déjà 800 en Belgique et aux Pays-Bas) est également assuré. Enfin, pour aider le consommateur hésitant, il existe un service de conseils en ligne en temps réel via un E-chat et un centre d'appels dédié.

SUR INTERNET

NOUVEAU RÉTRO

Rétro Assurances, spécialiste de l'assurance collection, vient de lancer son nouveau site internet! Très intuitif, il facilite désormais la vie de l'internaute avec la réalisation de devis en ligne, un conseil immédiat ou à l'horaire souhaité, une souscription dans l'heure avec délivrance d'une attestation d'assurance, un espace adhérents pour gérer et payer ses contrats en ligne ou encore déclarer un sinistre. D'autres rubriques telles que l'actualité des véhicules de collection et une foire aux questions peuvent également vous intéresser. **Infos, devis et souscription en ligne: www.retro.fr. T. 05 65 10 17 17.**

NOUVEAUTÉ

TROUVER LA LUMIÈRE

Développée dans le cadre d'une nouvelle initiative du Garage du Futur, cette lampe Facom CL5 est unique puisqu'elle est équipée d'un signal radio permettant de la localiser. Si elle est égarée, il suffit d'appuyer sur le bouton situé sur la station de recharge, ce qui déclenche le système d'alerte placé dans la lampe. Délivrant 600 lumens pour une autonomie d'environ 3h30 ou 300 lumens pour environ 6h30, elle a été conçue pour une utilisation intensive dans le milieu automobile et industriel. Elle est proposée à 219 euros sous la référence FA50033 sur **www.mecatechnic.com**



LA BOUTIQUE GAZOLINE

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | AVRIL 2019

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE

Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

NOUVEAU



VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération. Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte. Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

VOL 1 — VOL 2

LE LIVRE 19€ SEULEMENT

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1 - LA BOÎTE DE VITESSES

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021081 - 19 €

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 2 : LE MOTEUR

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021082 - 19 €



5,90€ SEULEMENT

HORS-SÉRIE LES 100 ANS DE CITROËN !

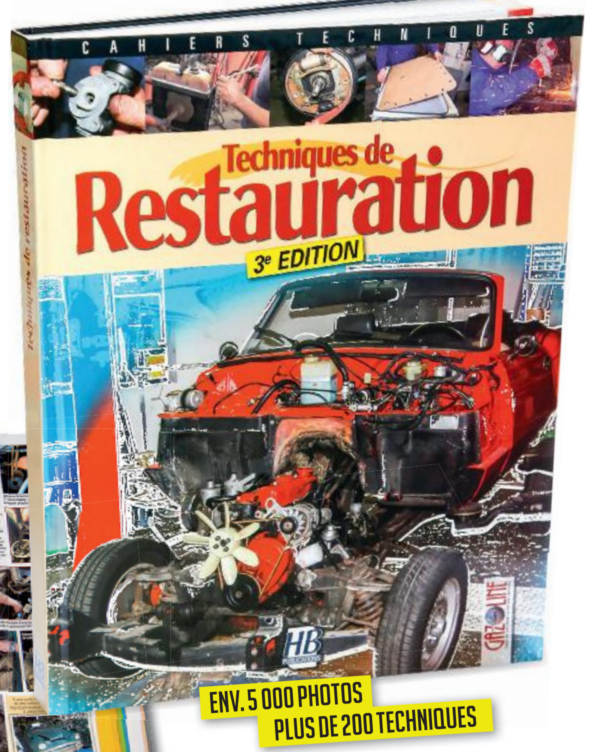
2019 marquera le centenaire de la marque la plus emblématique de la culture automobile française : Citroën. Retrouvez les modèles qui ont fait l'histoire de la marque aux chevrons, les utilitaires 2 CV ou encore les Citroën « hors-série ».

HORS-SÉRIE GAZOLINE N° 6

220 x 285 mm, 108 p., dos carré.
RÉF. 2080006 - 5,90 €



Visuels non contractuels



ENV. 5 000 PHOTOS
PLUS DE 200 TECHNIQUES

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

3e ÉDITION

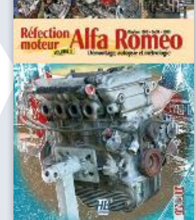
Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION



225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.
RÉF. 2021076 - 51 €




T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.




T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).



T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

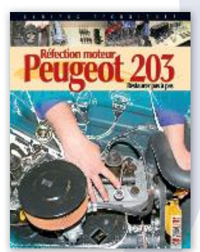


RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

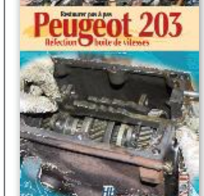


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.



RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

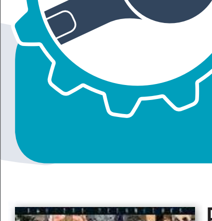


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



LES CAHIERS TECHNIQUES



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021067

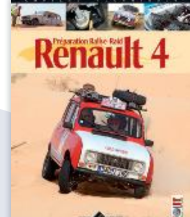
La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

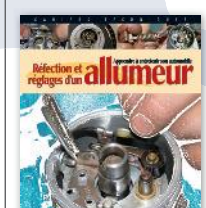


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

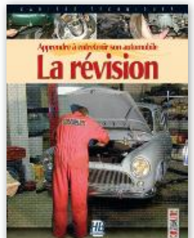


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.



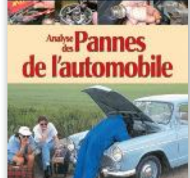
RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.





ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.



RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

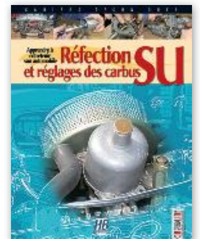


LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021019

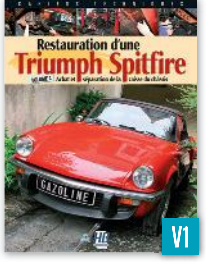
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

12€ LE VOLUME SEULEMENT







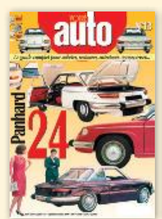

DES GUIDES PAS À PAS

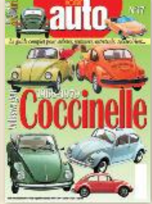
- **V1 RÉF. 2021060** - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- **V2 RÉF. 2021061** - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- **V3 RÉF. 2021063** - Réfection du pont.
- **V4 RÉF. 2021066** - Démontage et montage du train AR.
- **V5 RÉF. 2021068** - Réfection de la boîte de vitesses.
- **V6 RÉF. 2021071** - Démontage et montage du train AV.
- **V7 RÉF. 2021075** - Électricité.
- **V8 RÉF. 2021077** - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- **V9 RÉF. 2021078** - Montage moteur.
- **V10 RÉF. 2021079** - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES


N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013


N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017


N° 24 ▪ Renault 4 CV 1947-1953
RÉF. 2040024


N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026


12€ LE VOLUME SEULEMENT


N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027


N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

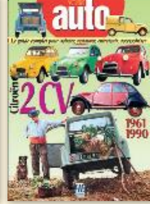

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031


N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

LES RÉÉDITIONS


N° R1 ▪ Citroën 2 CV 1948-1960
RÉF. 2021045


N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046


N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047

N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

15€ LE VOLUME SEULEMENT


N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054


N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056


N° R40 ▪ Renault 4 1971 - 1993
RÉF. 2021083


N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

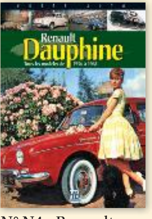
LES NOUVELLES ÉDITIONS


N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013

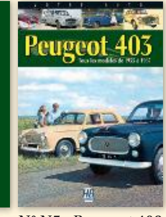

N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009



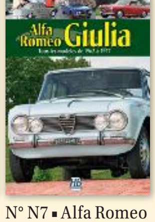
N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012


N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

18€ LE VOLUME SEULEMENT


N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052


STOCK LIMITÉ
N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055


N° N7 ▪ Alfa Romeo Giulia
RÉF. 2021058

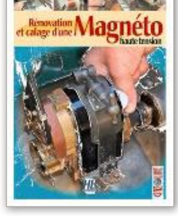

STOCK LIMITÉ
N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

LES FASCICULES TECHNIQUES





DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.

RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.




COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

UN BEST-SELLER

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.



RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

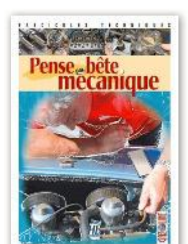


RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.



PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels



L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.



ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - 60643 Chantilly Cedex



RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
TOTAL DE MA COMMANDE				€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€



MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

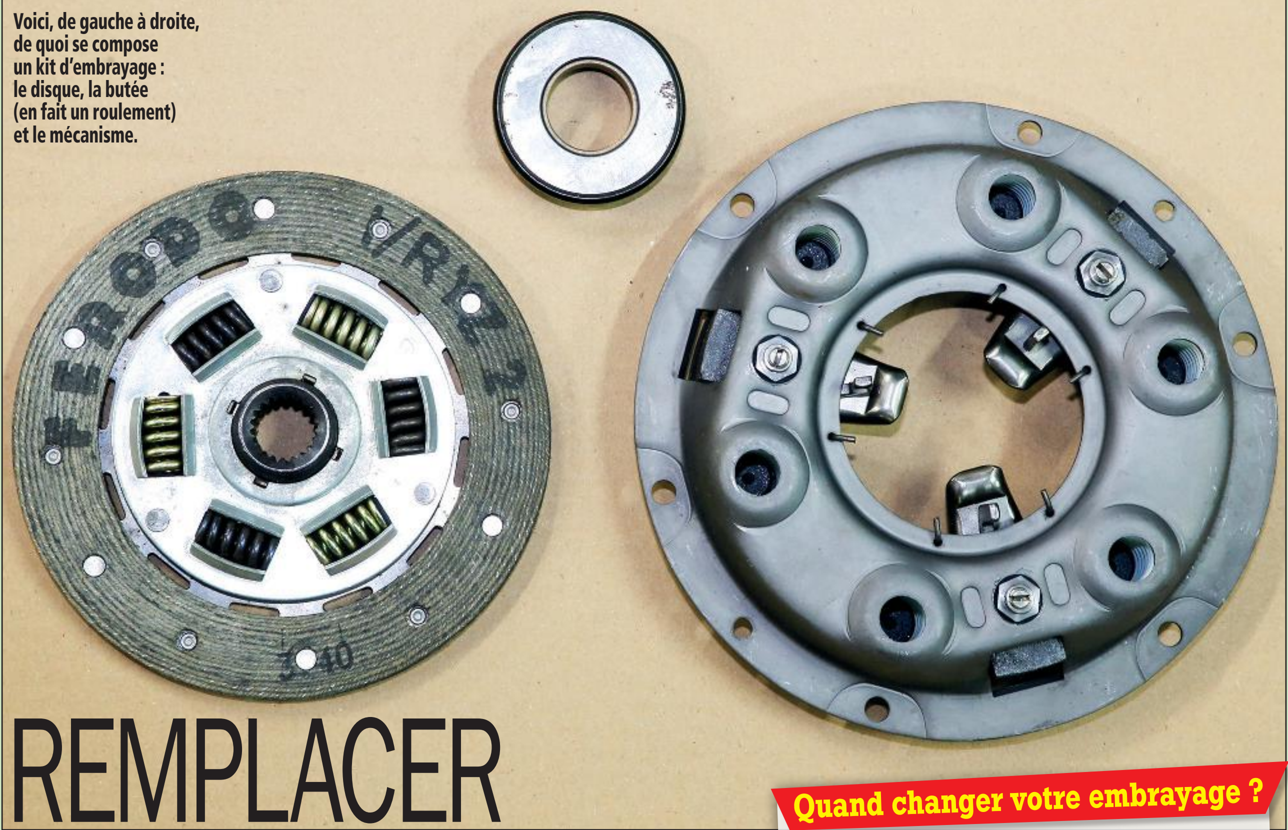
Code postal : Ville :

Téléphone : **J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande**

E-mail :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SETC, HB PUBLICATIONS, SENO, SOTECA, SEAL, MILLE MILES)

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)



Voici, de gauche à droite, de quoi se compose un kit d'embrayage : le disque, la butée (en fait un roulement) et le mécanisme.

REMPLACER UN EMBRAYAGE [1]

Le remplacement de l'embrayage est sans doute la grosse intervention mécanique la plus répandue sur une auto. Toutefois, parce qu'elle impose de déposer la boîte de vitesses, elle rebute encore beaucoup de possesseurs d'anciennes. Pourtant, la plupart du temps, il suffit d'un peu d'outillage et de méthode pour s'en sortir tout seul. S'il est impossible de détailler chaque cas particulier, nous nous sommes intéressés à l'un des plus courants sur nos voitures : celui d'une propulsion avec moteur et boîte en position longitudinale. Bien entendu, chaque modèle aura ses spécificités, mais dans l'ensemble, les opérations décrites ici sont communes.

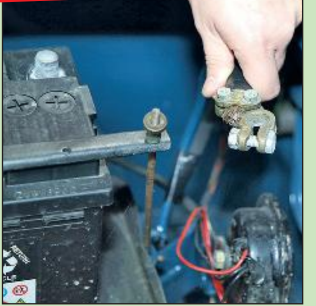
Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

Quand changer votre embrayage ?

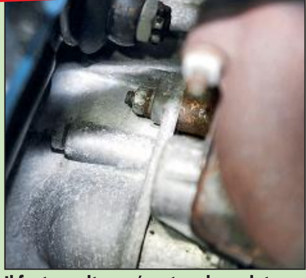
L'embrayage (surtout le disque) fait partie des pièces d'usure. Il est donc normal de devoir le remplacer au cours de la vie d'une auto. Le kilométrage auquel cette intervention sera nécessaire varie en fonction de l'utilisation qui est faite de la voiture. Une conduite en ville régulière ou des passages de vitesses brutaux raccourciront sa durée de vie. A l'inverse, de longs trajets sur route ou autoroute, tout comme des débrayages-embrayages doux le feront durer très longtemps.
Le symptôme d'un embrayage usé est un patinage excessif : lorsque vous accélérez franchement, le régime moteur augmente, mais votre véhicule n'accélère pas. C'est le signe que la garniture de votre disque est usée et qu'il patine contre le volant moteur qu'il n'arrive plus à entraîner.
Pour tester votre embrayage, il y a une méthode simple : mettez le frein à main, passez la première et essayez d'avancer. Si votre embrayage est bon, vous allez caler tout de suite. S'il est usé, il va d'abord pas mal patiner avant de vous faire caler. Un bruit au débrayage sera quant à lui le signe d'un mécanisme usé ou cassé. Là aussi, le remplacement s'impose. ●

1 DÉMONTAGE DES FIXATIONS SUPÉRIEURES DE BOÎTE

Comme à chaque fois que l'on réalise une opération mécanique "sérieuse", la première étape consiste à débrancher la batterie. Afin d'éviter les courts-circuits, on déconnecte le fil de masse, et non le +.



On éloigne la cosse de la batterie de façon à ce qu'elle ne revienne pas faire contact.



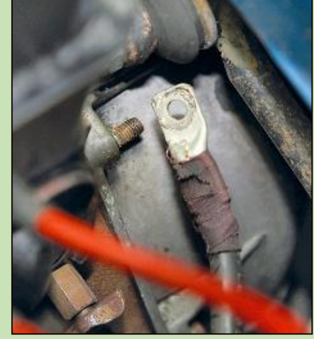
Il faut ensuite repérer tous les points de fixation de la boîte afin de ne pas en oublier un. L'aide d'une revue technique ou d'un manuel de réparation qui détaille chaque élément sera un plus.



Par principe de précaution, la première fixation à défaire sera celle sur laquelle est branché le fil de masse.


On utilise de préférence une clé à œil, car l'encombrement réduit de sa tête permettra plus d'amplitude lors du desserrage de l'écrou.


On récupère l'écrou et ses rondelles, ici une plate et une fendue.


On écarte le fil de masse.


On continue en tournant autour de la boîte.


Ici, on récupère une vis à tête hexagonale accompagnée d'une rondelle fendue.

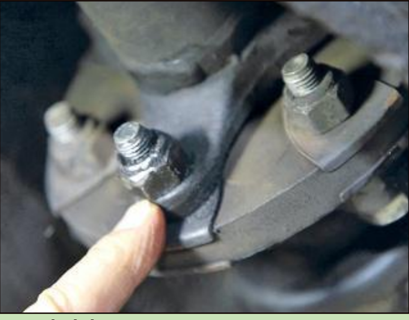

On s'intéresse ensuite aux fixations qui maintiennent également le démarreur.


Assez logiquement, elles sont beaucoup plus longues que les autres et seront facilement repérables.

2 DÉSACCOUPLEMENT DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

Avant de démonter les fixations inférieures de la boîte, il va falloir la "libérer" en retirant l'arbre de transmission. Avant toute chose, on repère bien les éléments que l'on aura à déposer pour extraire ce dernier : liaison avec la boîte et le pont, mais aussi tunnels éventuels ou pièces pouvant entraver sa sortie.

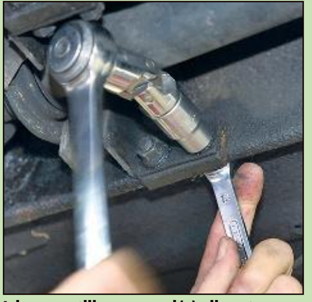

En plus d'un petit pontet sur l'arrière, il faudra surtout démonter ce support intermédiaire. Mais nous ne toucherons pas à la platine qui reçoit le câble de frein à main.


En sortie de boîte, on repère d'abord les points de liaison.


A l'aide de deux clés adéquates (dont, idéalement, une à cliquet), on démonte les boulons reliant l'arbre de transmission au flector.


A chaque fois, on récupère une vis et un écrou freiné.


On s'occupe ensuite du support intermédiaire. Il est fixé sur les renforts de caisse par deux vis de chaque côté.


Ici, nous utilisons une clé à cliquet munie d'une rotule pour démonter les boulons de fixation.


On récupère une vis, un écrou et une rondelle...


Puis une petite platine qui se situe côté extérieur du renfort de caisse.


On passe ensuite au pontet situé à l'arrière. Son rôle est, semble-t-il, d'empêcher l'arbre de tomber en cas de casse du cardan central.


Il est fixé ici par une vis, un écrou et deux rondelles.

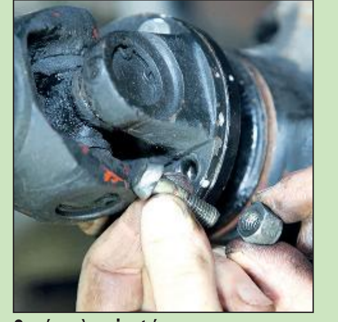

On le retire prudemment, car l'arbre de transmission va avoir tendance à descendre.


Voilà la pièce : un simple morceau de tôle plié.


A ce stade, sur certaines autos, l'arbre pourra être écarté afin de laisser la boîte sortir. Ici, ce n'est pas le cas : il va donc falloir désaccoupler l'arbre et le pont, c'est-à-dire retirer quatre vis.


Belle bête, non ? (l'arbre de transmission, pas Phiphi...).


Tout en empêchant l'arbre de tourner (puisqu'il est désaccouplé de la boîte, donc non "immobilisable"), on desserre les fixations.


On récupère vis et écrou. Ici, il n'y a pas de rondelle.


L'arbre de transmission peut désormais être ôté puisque plus rien n'entrave sa sortie.

3 DÉSACCOUPLEMENT DES COMMANDES DE BOÎTE

Etape délicate en raison du fréquent manque d'accessibilité de ces éléments, le désaccouplement des commandes de boîte demande surtout doigté et patience. Le but est de réussir à ôter les goupilles sans s'énerver. Et ce n'est pas donné à tout le monde !




On commence d'abord par la plus accessible, ici celle qui permet le déplacement de la fourchette de sélection sur chaque axe de la boîte.

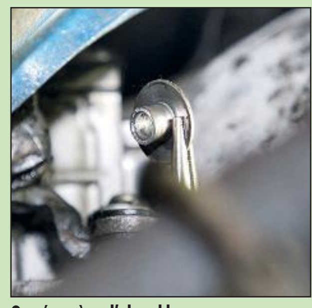

A l'aide d'une pince à bec plat, on retire la goupille.


Pas de souci, elle sort aisément et la tige de commande tombe toute seule.


On récupère deux fines rondelles plates.


Pour la commande faisant coulisser la fourchette sur l'axe, c'est plus délicat car, sur notre auto, elle est moins accessible.


Phiphi étant passé maître en matière de dégoupillage, celle-ci sort finalement sans peine.


On récupère d'abord la rondelle extérieure qui comporte un tube de centrage.


Puis la rondelle plate restée sur la tige de commande.

4 DÉSACCOUPLEMENT DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE


On commence par retirer le ressort de rappel.


On le relâche délicatement.


On en profite pour vérifier qu'il est en bon état (spires régulières, extrémités entières et pas déformées).


A l'aide d'une pince à bec fin, on redresse la goupille pour la sortir.

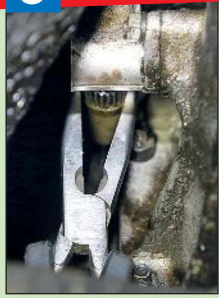

C'est presque trop facile !


La tige de commande est désaccouplée.


On récupère la rondelle restée collée sur la patte de commande.


Histoire qu'elle ne nous gêne pas au moment d'extraire la boîte, on attache la tige avec la patte de commande de l'embrayage.

5 DÉMONTAGE DU CÂBLE DE COMPTEUR


Là aussi, vous risquez de rigoler cinq minutes... Le câble de compteur arrivant généralement sur le côté de la boîte de vitesses, il est tout sauf accessible. L'idée est donc d'arriver à dévisser la molette avec une pince assez fine. En espérant que tout ne soit pas complètement oxydé.


Ici, il aura fallu y revenir à plusieurs reprises pour le sortir.


Mais au final, on y est arrivé !

[A suivre]

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

63 - Lempdes. A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

75 - Paris. Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

27 - Lyons-la-Forêt. D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*
47 - Nérac. A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*
81 - Gaillac. A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

26 - Montélimar. D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*
69 - Villeurbanne. Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*
83 - Le Castellet. Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

01 - Artemare. D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*
02 - Vauxbuin. De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*
03 - Yzeure. Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*
06 - Saint-Vallier-De-Thiey. De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*
11 - Saint-Pierre-la-Mer. Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*
12 - Millau. De 10h à 12h,d'avril à octobre, place Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*
14 - Caen. De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
17 - Saint-Savinien-sur-Charente. De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*
18 - Orval. De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*
19 - Tulle. De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*
22 - Plérin. De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*
26 - Montélimar. De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*
27 - Gaillon. De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*
27 - Neubourg. Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*
27 - Pacy-sur-Eure. Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*
28 - Chartres. De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*
28 - Dreux. De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*
33 - La Teste-de-Buch. De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*
34 - Poussan. De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*
35 - Rennes. De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*
37 - Loches. De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*
39 - Brevans. Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*
40 - Biscarosse. Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*
40 - Mont-de Marsan. Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*
41 - Cour-Cheverny. A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*
42 - Villerest. D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*
44 - Tharon-Plage. De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15.*
44 - Saint-Géréon. De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*
45 - Bellegarde. De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*
45 - Orléans. De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*
47 - Casteljaloux. De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*
50 - Avranches. D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*
50 - Equeurdreville. De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*
53 - Château-Gontier. De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*
54 - Nancy. Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*
56 - Vannes. De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*
59 - Saultain. De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*
60 - Beauvais. A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*
60 - Estrée-Saint-Denis. Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*
61 - L'Aigle. De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*
62 - Enquin-sur-Baillons. A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*
63 - Charade. De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*
66 - Château-Roussillon. De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*
67 - Strasbourg. De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*
67 - Wissembourg. De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*
69 - Condrieu. De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*
70 - Vesoul. Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*
71 - Louhans. De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*
72 - Le Mans. Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*
74 - La Balme-de-Sillingy. Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*
76 - Mont-Saint-Aignan. Parking Carre-four, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*
78 - Triel-sur-Seine. De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*
78 - Versailles. De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*
78 - Montigny-le-Bretonneux. Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*
79 - Niort-Bessines. A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*
82 - Montauban. De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*
84 - Avignon-Cap-Sud. A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*
85 - Sallertaine. A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens.06 20 71 46 55.*
86 - Poitiers. De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*
86 - Châtellerault. De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*
87 - Limoges. PlaceMarceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*
91 - Dourdan. Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.
95 - Ezanville. De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*
95 - Osny. De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*
New **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre *Rens. Royal Mons Auto Moto Club, 0032 478 38 00 63.*

Le 2e mercredi

38 - Seyssins. A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

01 - Brens. De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*
21 - La Rochepot. De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*
31 - Nailloux. Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*
37 - Montlouis-sur-Loire. De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

59 - Lille. De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

01 - Bourg-en-Bresse. De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*
01 - Val-Revermont. Sur le parking du marché couvert. *Rens. COST, 06 08 43 61 26.*
10 - Rosières. De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*
11 - Narbonne. De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*
13 - Mourepiane. A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*
14 - Lisieux. De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*
14 - Courseulles-sur-Mer. Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*
14 - Saint-Martin-de-Fontenay. De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*
16 - Jarnac. De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*
16 - Champagne-Mouton. De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*
17 - Surgères. Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*
New **18 - Pouilly-sur-Loire.** De 9h à 14h au relais des 200 Bornes. *Rens. 06 45 50 59 01.*
23 - Aubusson. De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*
27 - Evreux. De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. 06 80 46 43 23.*
27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton. De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*
28 - Barjouville. De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*
28 - Fontenay-sur-Eure. De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre. *Rens. 4CV 28, 06 14 14 10 55.*
30 - Bagnols-sur-Cèze. De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*
31 - Castelginest. Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*
32 - Marciac. De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*
33 - Audenge. De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*
33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac. De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*
35 - La Gouesnière. A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*
36 - Ardentes. Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*
37 - Savonnières. Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*
38 - Tignieu-Jameyzieu. De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*
38 - Jardin. De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*
39 - Lons-le-Saulnier. De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*
39 - Dole. De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*
40 - Léon. De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*
41 - Montrichard. De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*
42 - Chambon-Feugerolles. De février à novembre sauf août, de 9h à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*
44 - Pontchâteau. De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*
44 - Saint-Brevin-les-Pins. De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*
44 - Pouliguen. De 11h à 13h, sur le parking du magasin Maxi Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*
44 - Vertou. De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*
45 - Loury. Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*
47 - Marmande. A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*
49 - Baugé. Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 06 18 24 01 19.*
53 - Château-Gontier. De mars à novembre, de 10h à 13h quai d'Alsace. *Rens. Les Phares Jaunes Castrogonteriens 06 71 83 02 14.*
54 - Champey. RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*
59 - Vieux-Condé. De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*
60 - Gouvieux. De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*
60 - Laigneville. Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*
64 - Hasparren. Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*
68 - Mulhouse. De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*
69 - Chaponost. De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*
69 - Chambost-Allières. De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*
71 - Bergesserin-les-Cluny. De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*
76 - Rouen. D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*
76 - Maromme. De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*
78 - Beynes. Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*
78 - Andrésy. De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*
78 - Méré. A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*
80 - Abbeville. De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*
83 - Vidauban. Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*
84 - Avignon. De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*
84 - Valréas. De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*
89 - Toucy. De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*
91 - Linas. De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*
92 - Bois-Colombes. Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*
92 - Suresnes. De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*
95 - Le Plessis-Bouchard. Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

39 - Brevans. A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*
75 - Paris. A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

17 - Pons. De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*
41 - Busloup. De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*
93 - Noisy-le-Grand. De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

07 - Annonay. De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*
12 - Entraygues-sur-Truyère. De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*
16 - Angoulême. De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*
17 - La Rochelle. De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*
19 - Brive. De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*
22 - Yffiniac. De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*
24 - Trélissac. De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*
27 - Breuilpont. De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*
27 - Incarville. Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*
27 - Vernon. Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*
27 - Saint-Sébastien de Morsang. De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*
28 - Voves. De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*
28 - Saint-Lubin-de-Joncherets. A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*
28 - Morancez. De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*
29 - Gouesnou. De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*
33 - Andernos-Les-Bains. De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*
33 - Sainte-Croix-du-Mont. De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*
35 - Liffré. De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*
37 - Azay-sur-Cher. Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*
37 - Savigny-en-Véron. De 10h à 12h, d'avril à octobre, sur le parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*
39 - Bletterans. De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*
40 - Hagetmau. Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau MécaPassion, 06 60 31 64 68.*
42 - Saint-Galmier. En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 21 avril

Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78). *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.*
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*
■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*
■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, sur le parking de Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*
■ **72 - Saint-Rémy-de-Sillé.** De 9h à 12h, sur le parking de l'atelier Jean Taine. *Rens. Cédric 07 72 23 42 50.*
■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*
■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, sur le parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*
■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.*
■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*
■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 89 34 57 79.*
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. 06 80 67 44 91.*
■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*
■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*
■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*
■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*
■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*
■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*
■ **27 - Les Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*
■ **44 - Guémené-Penfao.** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*
■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*
■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h à 12h30, de mars à novembre, au camping. *Rens. Auto Rétro Terres de Saône, 06 81 99 00 25.*
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. 02 35 56 03 20.*
■ **78 - Maule.** Place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*
■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*
■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*
■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** De 10h à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 08 88 13 35.*
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*
New ■ **28 - Douy.** De 10h à 12h30, de mars à septembre, 3 rue des Paties. *Rens. 07 71 15 39 32.*
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, au Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*
■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*
■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, place du 19 Mars 1962. *Rens. 06 71 41 57 71.*
■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*
■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. 02 38 86 07 25.*
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*
■ **45 - Dammarie-sur-Loing.** De 9h30 à 12h, de mars à octobre, sur le parking de la salle polyvalente. *Rens. Les Ding'Autos du Loiret, 06 79 98 77 85.*
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*
■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*
■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*
■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. 02 35 28 74 32.*
■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*
■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. CARV, 06 63 13 35 83.*
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*
■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*
■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

23 mars

■ **94 - Bourse d'échanges de Villeneuve-le-Roi.** *Organisé(e) par Confrérie des Vieux Gommards, 6 rue de Verdun, 94480 Ablon-sur-Seine. T. : 01 45 97 56 05 ou 06 79 90 42 29. - rene.bossu@orange.fr.* Sur le parking de l'Intermarché, pièces autos et motos, miniatures et exposition de véhicules anciens. Parking réservé aux visiteurs venant en véhicule ancien. *Tarif(s) de location : 12 euros l'emplacement (deux places de parking). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-17h.*

24 mars

■ **02 - Roulage sur circuit à Beuvardes.** *Organisé(e) par L'Alpine Francilienne, 12 rue Charlemont, 77280 Othis. T. : 01 60 03 28 08 ou 06 15 45 15 33. - www.lalpinefrancilienne.blogspot.fr.* Sur le circuit des Ecuyers, réservé aux Alpine Renault sport, véhicules GT et d'exception toutes marques. Baptêmes dans la nouvelle A110. *Horaires : 9h-17h. Frais d'engagement : 140 euros par pilote.*
■ **03 - 6e Matinée Saucisses à Chantelle.** *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes de Chantelle, Mairie, 03140 Chantelle. T. : 07 77 37 28 75. - www.vieilles-soupapes-chantelle.fr.* Au stade municipal (salle Chardonnet), rassemblement amical de collectionneurs de voitures anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 10h.*
■ **13 - Bourse d'échanges à Bouc-Bel-Air.** *Organisé(e) par Custom en Pays d'Aix, 841 Domaine de la Salle, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 04 42 89 82 95.* Bourse de pièces détachées autos-motos anciennes et collection au Domaine de la Salle, exposition de véhicules originaux et d'époque sur un terrain annexe. *Tarif(s) de location : 5 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-15h.*
■ **31 - 23e Rassemblement des Belles Mécaniques à Villemur-sur-Tarn.** *Organisé(e) par Ecurie Automobile du Villemurois, Place Charles Ourgaut, 31340 Villemur-sur-Tarn. T. : 06 95 45 56 44. - passions.mecaniques.free.fr.* Dans le parc de Bernadou, exposition de véhicules sportifs, anciens, GT, prestige, américains, camions, motos, tracteurs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*
■ **44 - 3e Bourse aux jouets de collection à Nantes.** *Organisé(e) par Collection Passion Nantes, 178 route des Sorinières, 44400 Rezé. T. : 06 30 50 74 23. - www.bourse-jouets-nantes.com.* Au Parc des Expos de la Beaujoire, voitures, trains, bateaux, avions, poupées, maquettes, etc. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 10 ans. Horaires : 9h-17h.*
■ **65 - Exposition de voitures anciennes à Tarbes.** *Organisé(e) par Haras de Tarbes, 70 avenue du Régiment de Bigorre, 65000 Tarbes* Au haras. Poursuite de lévriers, pique-nique sur place. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h30.*
■ **77 - 12e Bourse miniatures de printemps à Guermantes.** *Organisé(e) par A la recherche des*



autos perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70.
- www.alarecherchedes autosperdues.fr
- autosperdues@hotmail.fr.
A l'espace Marcel Proust, miniatures autos, trains, avions, bateaux... Exposition de véhicules anciens sur le parking. *Tarif(s) de location : 8 euros la table de 1,20 m, 16 euros la table de 2 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Du 27 mars au 3 avril

■ **83 - Découverte du Var.** *Organisé(e) par Auto Rétro Passion des Mauges 49, La Pohuère, 49530 Bouzille. T. : 02 40 98 18 72 ou 06 87 68 66 97. - arp49.free.fr.*

Du 29 au 31 mars

■ **21 - 3e Salon Auto Moto Rétro à Dijon.** *Organisé(e) par Dijon Congrexpo, Centre Clemenceau, 3 bd de Champagne, BP 67827, 21078 Dijon Cedex. T. : 03 80 77 39 00.*
- www.autoretrodijon.com
- contact@dijon-congrexpo.com.
Sur près de 20 000 m^2, exposition de voitures et motos de prestige, vente de pièces détachées, miniatures, documentation... *Tarif(s) d'entrée : 12 euros, 6 euros pour les 13-25 ans, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 14h-20h (samedi), 10h-20h (samedi), 10h-19h (dimanche).*

30 mars

■ **67 - 12e Critérium Amédée Gordini en Alsace.** *Organisé(e) par Alpine Gordini Club Vallée de la Bruche, 7 rue des Vosges, 67420 Saales. - agcvb.franceserv.fr - agcvb@orange.fr. - www.auto-moto-classic.com.*
Au départ et à l'arrivée de Colroy-la-Roche, épreuve de navigation cartographique. *Frais d'engagement : 60 euros par équipage.*

30 et 31 mars

■ **06 - 13e Bourse aux jouets et modélisme à Mougins.** *Organisé(e) par Eco'Parc, 772 chemin de Font-de-Curraullt, 06250 Mougins. T. : 06 15 02 79 89. Tarif(s) d'entrée : 7 euros, 3 euros pour les 6 à 12 ans, gratuit pour les - de 6 ans. Horaires : 10h-18h.*

■ **73 - 37e Rassemblement de voitures anciennes au Bourget-du-Lac.** *Organisé(e) par AVABLB, 142 rue Maître Cornille, 73250 La Motte-Servolex. T. : 04 79 72 95 39. - www.avablb.com - contact@avablb.com.*
Au camping de l'Ile aux Cygnes, bourse aux pièces, miniatures, documentation. Balade de 80 km le samedi. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros (samedi), 5 euros (dimanche), 6 euros pour les deux jours, gratuit pour les - de 12 ans et pour tout équipage qui vient avec un véhicule de plus de 30 ans. Horaires : 9h-19h.*

■ **86 - 25e Bourse d'échanges de Châtellerault.** *Organisé(e) par Amicale Rétro Locomotion du Pays Châtelleraudais, 39 rue Aimé Rasseteau, 86100 Châtellerault. T. : 05 49 90 03 27. - arlpc@orange.fr.*
Au Parc des Expos, pièces détachées autos, motos et vélos, documentation, miniatures, outillage, vente entre particuliers de véhicules de collection, exposition sur 100 ans d'autos, de Modes et Travaux. 200 exposants attendus sur 12.000 m^2. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h (samedi), 10h-17h (dimanche).*

31 mars

■ **07 - 4e Rassemblement et bourse d'échanges à Villevocance.** *Organisé(e) par CVAV, Chemin de la Justice, 07690 Villevocance. T. : 06 16 08 39 82.*
Exposition de voitures et motos anciennes, vente de pièces. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-16h.*

■ **14 - 20e Bourse d'échanges de Pont-l'Evêque.** *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Anciennes Renault, 12 chemin de l'Yvie, 14130 Pont-l'Evêque. T. : 07 78 10 33 97. - www.car-cleon.fr.*
A la salle du Marché et sur le parking du Bras d'Or, véhicules anciens de toutes marques, vente de pièces neuves et d'occasion pour autos et motos, documentation, miniatures et expo de véhicules anciens. *Horaires : 8h-18h.*

■ **41 - Bourse d'échanges à Marolles.** *Organisé(e) par MCP, 6 rue du Midi, 41330 Marolles. T. : 06 16 11 10 12.*
Pièces autos et motos. *Tarif(s) de location : 1 euro le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **78 - Des Volants et des Ailes à Montfort-l'Amaury.** *Organisé(e) par Le Loisir de Conduire, 1 allée des Cèdres, 78490 Montfort-l'Amaury. T. : 06 08 73 58 68.*
Au départ de Montfort-L'Amaury, balade touristique de 160 km en direction de l'aérodrome de La Ferté-Allais. Déjeuner et visite du musée volant Jean Salis compris. *Frais d'engagement : 105 euros pour deux personnes.*

6 et 7 avril

■ **10 - Sortie de Printemps à Saint-Léger-sous-Brienne.** *Organisé(e) par DKW AutoUnion Fanatik Club, 60 avenue du Général de Gaulle, 90380 Roppe. T. : 07 66 12 75 30.*
Balade le samedi dans la région des Lacs de la Forêt-d'Orient.

■ **26 - Exposition et bourse d'échanges à Portes-les-Valence.** *Organisé(e) par Ecurie Mistral, 705 avenue Pierre Brossolette, 26800 Portes-les-Valence. T. : 06 08 31 22 46.*
A l'espace Cristal, exposition de voitures (les 100 ans de Citroën) et motos anciennes, bourse d'échanges. Parking réservé aux visiteurs en ancienne. *Tarif(s) de location : 6 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **35 - Salon Rétro Passion à Rennes.** *Organisé(e) par Engrenage, Jean-François Boisgerault, 14 rue Le Coz, 35000 Rennes. T. : 06 75 80 73 72. - engrenage-passion.net.*
Au parc Expo Rennes Aéroport, bourse d'échanges et exposition. Thématique : Les 100 ans de Citroën. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros (1 entrée gratuite par auto de collection), gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 14h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

■ **38 - 16e Bourse du Printemps à Saint-Clair-de-la-Tour.** *Organisé(e) par BEP 38, Gérard Moulon, 29 avenue Plansonnet, 38300 Domarin. T. : 04 74 93 53 53 ou 06 83 02 65 57. - bep38.fr.*
A la salle polyvalente, vente de pièces détachées, miniatures, exposition de voitures anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 9h-18h.*

■ **38 - Portes ouvertes à Saint-Didier-de-la-Tour.** *Organisé(e) par Auto Rétro du Dauphiné, 120 route de Lyon, 38110 Saint-Didier-de-la-Tour. T. : 04 37 05 20 45. - ard38@wanadoo.fr.*
Expositions et vente de pièces détachées. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **47 - 17e Bourse d'échanges à Laroque-Timbaut.** *Organisé(e) par Los Pecs de la Cacunha, Mairie, 47340 Laroque-Timbaut. T. : 06 48 17 96 94.*
Aux Ets Delbes, route d'Hautefage, autos, motos, tracteurs, miniatures et revues. *Tarif(s) de location : 3 euros le mll (int.), 2 euros (ext.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

■ **77 - Marché de la roue à Cocherel.** *Organisé(e) par Association amicale de Cocherel, 4 rue du Gué Mathieu, 77440 Cocherel. T. : 06 59 00 23 39.*
Sur le parking de la Salle des Fêtes. *Horaires : 9h-18h.*

■ **84 - Rencontre Interclubs de Citroën 2 CV et dérivés à Saint-Martin-de-Castillon.** *Organisé(e) par Club 2 CV Passion, Portail du Banquet, 84750 Saint-Martin-de-Castillon. T. : 04 90 75 14 36. - www.passion2cv-2cvpassion.sitenew.com - passion_2cv@hotmail.fr.*
Au stade et dans la salle du foyer rural, jeux deuchistes et balades. *Tarif(s) d'entrée : 15 euros. Horaires : dès 18h le vendredi et jusqu'à 16h le dimanche.*

7 avril

■ **42 - Rencontre informelle de printemps à Feurs.** *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06 08 81 84 12. - www.retroclubforezien.com.*
Place Félix Nigay. *Horaires : 9h-13h.*

■ **77 - Balade de Printemps à Brie-Comte-Robert.** *Organisé(e) par L'Alpine Francilienne, 12 rue Charlemont, 77280 Othis. T. : 01 60 03 28 08 ou 06 15 45 15 33.*
Balade touristique en Seine-et-Marne avec road book simple. Tous véhicules admis. *Horaires : 9h-17h. Frais d'engagement : 140 euros par pilote.*

13 et 14 avril

■ **26 - 10e Country Rock Festival Bikes and US Cars Show à Donzère.** *Organisé(e) par Hardchrome, Parc de la Chocolaterie, 26290 Donzère. T. : 06 11 51 04 53.*
Au Parc de la Chocolaterie, rassemblement bikes, US cars, rods, trikes, Cox et voitures de collection. Concerts, animations, stands. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

14 avril

■ **02 - La Thiérache à La Capelle.** *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07 50 97 14 31.*
Au départ de l'hippodrome. *Horaires : 8h-19h. Frais d'engagement : à partir de 45 euros.*

■ **62 - 7e Exposition de voitures anciennes à Mont-Saint-Eloi.** *Organisé(e) par Auto Club Montelogien, 15 rue de la Warde, 62144 Mont-Saint-Eloi. T. : 03 21 55 26 69 ou 06 08 92 83 06.*
Au pied des tours Mont-Saint-Eloi. Concert à 14h. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 9h-18h.*

■ **71 - Rallye-promenade du Chalonnais à Châlon-sur-Saône.** *Organisé(e) par Ami-Deuche-Châlonnais, Place de la Mairie, 71100 Châlon-sur-Saône. T. : 06 65 93 03 53.*
A la découverte du Chalonnais, ouvert à toutes 2 CV et dérivés. *Tarif(s) d'entrée : 10 euros. Horaires : à partir de 8h30.*

■ **87 - Bourse autos-motos à Saint-Yrieix-la-Perche.** *Organisé(e) par Automobiles Classiques Arédiennes, 28 avenue Georges Brassens, 87500 Saint-Yrieix-la-Perche. T. : 06 74 43 86 55.*
Au parc du Mas, bourse autos-motos, expo de véhicules anciens et tombola : une Twingo à gagner. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Tombola : 2 euros.*

20 et 21 avril

■ **38 - 33e Bourse d'échanges à Saint-Bonnet-de-Chavagne.** *Organisé(e) par Les Vieilles Autos du Vercors, Mairie, 38840 Saint-Bonnet-de-Chavagne. T. : 06 74 52 88 24.*
Au château de l'Arthaudière, expo d'autos, motos, tracteurs. Thème : les véhicules allemands de collection. Pièces, miniatures... Balade des deux-roues le dimanche matin. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans, deux entrées gratuites par véhicule d'avant 1988. Horaires : 8h-18h (samedi), 9h-18h (dimanche), balade moto à 10h.*

■ **46 - 14e Foire de matériel agricole à Flaujac-Poujols.** *Organisé(e) par*

Flaujac en Foire, 5 impasse des Pradelles, 46090 Flaujac-Poujols. T. : 06 88 35 06 03.
Brocante, tracteurs, autos, motos et pièces détachées. Vide-greniers et marché aux fleurs le dimanche.

■ **81 - Bourse d'échanges de Gaillac.** *Organisé(e) par AVAG, 70 place d'Hautpoul, 81600 Gaillac. T. : 06 20 78 18 08. - www.avag81.com.*
Au gymnase Pichery, pièces détachées autos et motos. *Tarif(s) de location : 5 euros (int.), 3 euros (ext). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h30.*

21 avril

■ **21 - 2e Rendez-vous des Trois Sources à Saint-Seine-l'Abbaye.** *Organisé(e) par Office du Tourisme, 21440 Saint-Seine-l'Abbaye. T. : 06 81 54 32 83 ou 06 46 48 61 89.*
Au départ de Savigny-le-Sec, parcours de 75 km en matinée. *Horaires : à partir de 8h.*

■ **89 - Avallon Auto Passion.** *Organisé(e) par Avallon Auto Passion, 18 route de Thizy, 89420 Talcy. T. : 06 51 46 99 87.*
Manifestation ouverte aux voitures anciennes de plus de 25 ans et d'exception. Parcours routier de Saulieu à Avallon le matin. *Horaires : 9h-18h. Frais d'engagement : 5 ou 10 euros.*

21 et 22 avril

■ **30 - 16e Esca'Pâques de Goudargues.** *Organisé(e) par Les Dingos-Deuches, c/o Joël Sabonnadière, 2 rue de la Charrette, 30630 Goudargues. T. : 06 81 93 60 16 - dingos-deuches.blog4ever.com.*
Rendez-vous à la Salle des Rencontres : les Deuches, Méhari, Dyane, fourgonnettes et autres sont les bienvenues. Balades dans la région, tombola. *Horaires : 10h le dimanche, balade à 14h, 8h30 le lundi.*

22 avril

■ **17 - 6e Rassemblement de véhicules anciens à Champdolent.** *Organisé(e) par Les Amis de Champdolent, 1 Les Fourneaux, 17430 Champdolent. T. : 06 26 21 43 57. - smanta17@hotmail.fr*
Brocante classique et mécanique au cœur du village et rassemblement de voitures anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 10h.*

■ **42 - 7e Balade surprise à Savigneux.** *Organisé(e) par EAT et CARMS, Patrick Badiou, 5 ter allée des Tilleuls, 42600 Savigneux. T. : 06 07 79 76 52. - lesquatreba@yahoo.fr.*
Au départ de la place de la Mairie, balade au road book au profit de l'association Les Enfants Avant Tout. *Horaires : à partir de 8h. Frais d'engagement : à partir de 45 euros par équipage, 10 euros par pers. supp.*

■ **50 - Bourse d'échanges à Saint-James.** *Organisé(e) par Les Tacots du Beuvron, 79 bis rue de la Libération, 50240 Saint-James. T. : 02 31 68 17 19 ou 06 07 72 81 69. - www.tacotsdubeuvron.over-blog.fr - tacotsdubeuvron@yahoo.fr.*
Pièces autos et motos, vélos, miniatures, documentation. Vente aux enchères de véhicules de collection l'après-midi. *Tarif(s) de location : 4 euros le ml (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Du 26 au 28 avril

■ **54 - 19e Lorraine Historique à Velaine-en-Haye.** *Organisé(e) par Club Vignette Gratuite, Zone de Loisirs, Forêt de Haye, 54840 Velaine-en-Haye. T. : 03 83 25 10 00. - www.cvg.asso.fr.*
3 options proposées : Aventure (réservée aux voitures d'avant-guerre), Grand Tourisme (grande balade touristique), Rallye (navigation avec road-book).

■ **67 - Rencontre Européenne d'Autocars de collection à Haguenau.** *Organisé(e) par Autocars Anciens de France, Route de Lauterbourg, 67160 Wissembourg. T. : 06 20 40 94 66.*
Une centaine de véhicules en provenance de toute l'Europe sont attendus. Exclusivement réservé aux autocars. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 14h-18h (vendredi), 14h-19h (samedi), 8h-12h (dimanche).*

■ **67 - Salon Auto-Moto Classic de Strasbourg.** *Organisé(e) par Strasbourg Events, Place de Bordeaux, 67082 Strasbourg. T. : 03 88 37 67 86. - www.automoto-classic.com.*
Au Parc des Expos.

27 et 28 avril

■ **33 - Expo-bourse à Villenave-d'Ornon.** *Organisé(e) par Les Vieux Volants Villenavais, 27 rue du Maréchal Delattre, 33140 Villenave-d'Ornon. T. : 06 61 31 63 43. - dodier33@yahoo.fr.*
A l'espace d'Ornon, route de Léognan. *Tarif(s) de location : 3 euros le ml (ext.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **41 - Le Bouchon de Blois.** *Organisé(e) par Valve, 16 rue Pierre Loison, 41400 Mer. T. : 06 40 33 93 93. - bouchon@valveautoretro.com.*
Rassemblement de véhicules anciens, expositions d'autos, motos, camions, près de 600 véhicules attendus. Montée historique le dimanche.

■ **95 - Élégance en automobile à Enghein-les-Bains.** *Organisé(e) par Office de Tourisme et Club de l'Auto. T. : 01 34 12 41 15.*
Le samedi, exposition des voitures anciennes sur la jetée du Lac et le Parvis des Thermes, baptêmes en anciennes, exposition rétrospective des concours d'élégance en automobile. Le dimanche, parade en ville, exposition des autos, concours d'élégance face à la Jetée du Lac. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 14h-18h (samedi), 11h-18h (dimanche).*

28 avril

■ **03 - 15e Randonnée du Muguet à Chantelle.** *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes de Chantelle, Mairie, 03140 Chantelle. T. : 07 77 37 28 75. - www.vieilles-soupapes-chantelle.fr.*
Parcours touristique et culturel d'environ 90 km réservé aux véhicules de plus de 25 ans. *Horaires : à partir de 7h30.*



■ **21 - 18e Bourse expo à Beaune.** *Organisé(e) par Les Chevronnés, 3 Promenade des Buttes, 21200 Beaune. T. : 03 80 51 83 44. - www.leschevronnes.fr - leschevronnes@wanadoo.fr.*
Au parc du château de Vignoles. Célébration du centenaire de Citroën.

■ **22 - Tour du Mené.** *Organisé(e) par SBSM, Le Pont-Saint-Martin, 35800 Saint-Briac-sur-Mer. T. : 06 86 41 50 56.*
Circuit touristique en trois étapes réservé aux véhicules d'avant 1980. Rssemblement de véhicules de collection, youngtimers, animations diverses et tombola. *Horaires : 9h-18h. Frais d'engagement : 20 euros par conducteur, 15 euros par passager.*

■ **28 - Perche Bike Show à Nogent-le-Rotrou.** *Organisé(e) par So Work, 28400 Nogent-le-Rotrou. T. : 07 78 21 02 98.*
Exposition de voitures anciennes et supercars, bourse aux pièces, animations autour de la moto, concert, boîte à burn...

■ **38 - Exposition et bourse à Apprieu.** *Organisé(e) par Collec' Tour, 1415 route de Plampalais, 38620 Saint-Geoire-en-Valdaine. T. : 06 45 96 38 56. - marcel.bonnat@live.fr.*
Au complexe sportif, pièces automobiles et exposition de véhicules anciens. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **38 - 3e Exposition de véhicules anciens à Sonnay.** *Organisé(e) par Sonnay Passions, Bar de la Plage, 38150 Sonnay. T. : 06 86 32 22 23. - sonnaypassions@gmail.com.*
Au stade, véhicules anciens (autos, motos, cyclos, tracteurs, camions...), bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-16h.*

■ **42 - 2e Rétro Pique-Nique à L'Horme.** *Organisé(e) par Anciennes Automobiles du Gier, 17 rue Langard, 42152 L'Horme. T. : 06 45 68 10 04.*
Sur les Berges du Gier, bourse d'échanges, exposition de voitures de plus de 30 ans et célébration du centenaire de Citroën. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 8h-18h.*

■ **44 - Bourse d'échanges à Notre-Dame-des-Landes.** *Organisé(e) par Association Véhicule Amical Landaise, 25 Le Long Duc, 44130 Notre-Dame-des-Landes. T. : 06 84 87 41 90.*
Au complexe sportif, autos, motos, cyclos. *Tarif(s) de location : 2,50 euros le ml (ext.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

■ **51 - 10e Rétro Puces à Châlons-en-Champagne.** *Organisé(e) par Les Calandres Pétillantes, 8 rue des Sapins, 51510 Fagnières. T. : 06 24 94 78 74. - calandres51@gmail.com.*
A l'hippodrome du Mont-Choisy, autos, motos et miniatures. La Mini Austin sera cette année à l'honneur. *Tarif(s) de location : 15 euros les 48 m² (ext.), 15 euros les 9 m² (int.). Horaires : 8h-17h.*

■ **59 - Exposition de véhicules anciens à Saultain.** *Organisé(e) par Club Hainaut Auto Collection, 2 rue Jacques Brel, 59990 Saultain. T. : 03 27 49 10 84. - hainaut-auto-collection.e-monsite.com - bernard.an@orange.fr.*
Rassemblement de véhicules anciens, youngtimers ou d'exception acceptés, bourse aux pièces et miniatures. Rallye touristique le matin. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h. Départ du rallye à 10h.*

■ **62 - 10e Bourse-expo à Laventie.** *Organisé(e) par Les Bielles d'Aloeu, 142 rue du Tilleloy, 62840 Laventie. T. : 06 79 76 56 83.*
Exposition d'autos et motos anciennes, pièces détachées. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*



■ **82 - Journée Nationale des Véhicules d'Epoque à Montauban.** *Organisé(e) par Association Ca monte en Bas, 10 rue Gamot, 82000 Montauban. T. : 06 76 41 95 95. - jnvemontauban@gmail.com.* Sur la place Lalaque, rassemblement de véhicules anciens de toutes époques, mise à l'honneur des Citroën à l'occasion du centenaire de la marque, exposition de miniatures anciennes, tracteurs, motos, bourse aux pièces, défilé et promenade en ville et dans les environs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h30-18h.*

■ **85 - Rassemblement d'utilitaires de marques disparues à Mortagne-sur-Sèvre.** *Organisé(e) par Camion Club de France, 1 rue du Commerce, 49360 Maulévrier. T. : 06 08 48 98 41.* Exposition de camions et utilitaires anciens et balade. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-17h.*

1er mai

■ **31 - Sortie du 1er mai à Toulouse.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.* Manifestation ouverte à tout type de véhicule de collection. Au départ de Toulouse.

■ **79 - Bourse d'échanges à Chef-Boutonne.** *Organisé(e) par FC Boutonnais, 21 rue de la Garenne Guidée, 79110 Chef-Boutonne. T. : 06 08 42 59 84.* Vente de pièces autos, motos, vélos, exposition-vente de véhicules anciens et d'exception. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

■ **94 - 3e Exposition de voitures anciennes de Villecresnes.** *Organisé(e) par Villecresnes Patrimoine, 6 rue du Maréchal Foch, 94440 Villecresnes. T. : 01 45 99 02 75 ou 06 11 53 61 70.* Exposition de toutes marques de voitures anciennes, modèles réduits. *Tarif(s) de location : 10 euros le stand. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

4 et 5 mai

■ **68 - 15e Critérium J.-F. Blattner à Breitenbach.** *Organisé(e) par Club des Amateurs de Mathis, 35 rue du Général de Gaulle, 68360 Bennwihr. T. : 07 84 96 01 11.* Rencontre et randonnée de voitures Mathis en Alsace. Au départ de Villé et à l'arrivée à la villa Mathis, au col du Kreuzweg.

■ **Belgique - Bourse aux pièces à Libramont.** *Organisé(e) par Libramont Oldtimer Bourse, Amélie Schuind, place Communale 7, 6800 Libramont. - www.oldtimer-libramont.be.* A la Halle aux Foires, pièces, accessoires, documentation, miniatures. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour tout équipage en ancienne.*

■ **Pays-Bas - CitroMobile à Vijfhuizen.** *Organisé(e) par CitroMobile, Johan Nooij, Stelling 1, 2141SB Vijfhuizen (Pays-Bas). - www.citromobile.nl.* A l'Expo Haarlemmermeer près de Haarlem. Pièces, livres, miniatures, curiosités, rétrospective. Une collection unique de plus de 3 000 véhicules Citroën fabriqués entre 1919 et 2018. *Tarif(s) d'entrée : 12 euros/adulte, 5 euros/enfant. Horaires : 10h-17h.*

5 mai

■ **02 - Le VASE invite à Soissons.** *Organisé(e) par Les Véhicules Axonais Sensibles à l'Evasion, 228 rue Saint-Antoine, 02200 Vauxbuin. T. : 03 23 73 11 81 ou 06 74 38 42 99. - bordesgerard@neuf.fr.* Rassemblement de populaires, sportives, véhicules d'exception, utilitaires, caravanes, tracteurs et deux-roues de + de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-12h30.*

■ **39 - 24e Rallye-promenade lédonien à Lons-le-Saunier.** *Organisé(e) par CJVE, Maison des Associations, 163 rue Marcel Paul, 39000 Lons-le-Saunier. T. : 03 84 24 28 85. - www.cjve.fr- club-contact@cjve.fr.* Au départ et à l'arrivée du parking du 11 Novembre, 2 parcours (fléché ou carnet de route) réservés aux véhicules de plus de 25 ans. *Horaires : 8h-17h30.*

■ **62 - 7e Auto Rétro de l'Artois à Pernes-en-Artois.** *Organisé(e) par Les Chtis Pistons, 6 rue Chante au Vent, 62550 Pernes-en-Artois. T. : 06 72 49 24 33.* Au stade municipal, rassemblement, exposition de véhicules anciens et bourse aux pièces. Balades touristiques. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **82 - 7e Bourse du jouet ancien à Montauban.** *Organisé(e) par Cazes Olympique, 3 rue du Quercy, 82110 Cazes-Mondenard. T. : 06 76 88 26 61.* A la salle des Fêtes du marché gare, achat, vente et échange de miniatures autos, trains, avions, poupées, figurines. *Tarif(s) de location : 13 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-17h.*

8 mai

■ **71 - 10e Rassemblement de véhicules anciens à Paray-le-Monial.** *Organisé(e) par Auto Rétro Pays Charolais/Brionnais, Monsieur Bouteau, Le Montciau, 71600 Paray-le-Monial. T. : 06 82 30 41 85.* A l'hippodrome, rassemblement d'autos motos et camions anciens, bourse aux pièces, exposition Spécial 100 ans Citroën. *Tarif(s) de location : 5 euros le stand. Tarif(s) d'entrée : 1 euro. Horaires : 9h-19h.*

11 et 12 mai

■ **03 - Les 100 ans de Citroën à Moulins.** *Organisé(e) par Fanauto Rétro 03, 12 rue Parmentier, 03000 Moulins. T. : 06 74 49 74 59 ou 06 71 38 95 28. - www.fanautoretro03.* Au Parc Moulins Expo, exposition de la production Citroën à travers différents plateaux. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros.*

■ **16 - 36e Bourse d'échanges autos-motos à Cognac.** *Organisé(e) par Rétromobile Club Cognaçais, 53 rue d'Angoulême, 16100 Cognac. T. : 05 45 97 16 83. - www.retromobileclubcognacais.fr.* A l'Espace 3000, autos, motos, pièces détachées, miniatures, vêtements d'époque et revues. Exposition de véhicules anciens. Parking gratuit. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Du 11 au 21 mai

■ **Italie - A la découverte de la Toscane.** *Organisé(e) par Auto Rétro Passion des Mauges 49, La Pohuère, 49530 Bouzille. T. : 02 40 98 18 72 ou 06 87 68 66 97. - arp49.free.fr.*

12 mai

■ **01 - Rond'Avaval à Artemare.** *Organisé(e) par Association des Véhicules Anciens du Valromey, Philippe Séchet, 23 grande Rue, 01510 Artemare. T. : 04 79 87 31 17.* Rallye touristique au départ du gymnase. *Horaires : à partir de 8h. Frais d'engagement : 60 euros par équipage, 20 euros par pers. supp.*

18 mai

■ **28 - 2e Bouchon de Bonneval.** *Organisé(e) par SA Ecurie 28, 24 rue du Val-Saint-Aignan, 28200 Châteaudun. T. : 02 37 45 23 96.* Reconstitution des bouchons dans les rues de Bonneval. Pique-nique géant à partir de 11h.

18 et 19 mai

■ **Angleterre - 25e Spring Autojumble à Beaulieu.** *Organisé(e) par Beaulieu Enterprises Ltd, John Montagu Building, E-SO42 7ZN Brockenhurst (Hampshire). T. : 0044 15 90 61 28 88 ou 0044 15 90 61 46 14. - www.springautojumble.co.uk - events@beaulieu.co.uk.* Au sud de l'Angleterre, dans le New Forest, à 40 km de Portsmouth : 200 voitures de collection à vendre, 1 000 stands (bourse/brocante). Célébration des 60 ans de la Mini.

Du 18 au 29 mai

■ **Italie - Rallye Italia 2019.** *Organisé(e) par Savane Aventure, 6 chemin de l'Antenne, 76530 Grand-Couronne. T. : 09 67 32 73 74. - savane-aventure.fr.* Au départ et à l'arrivée de Gênes. *Frais d'engagement : 1 450 euros par pers.*

19 mai

■ **42 - 16e Rétroforézien à Feurs.** *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06 08 81 84 12. - www.retroclubforezien.com.* A l'Hippodrome, salon-exposition ouvert à tous les véhicules de collection et de prestige. Thème principal : le centenaire de Citroën. Concours d'élégance, spectacle de cascades en anciennes et exposition d'une centaine de tracteurs. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour les véhicules de collection et de prestige. Horaires : 8h30-19h.*

■ **56 - 16e Rallye des 4 Chapelles à Brandérion.** *Organisé(e) par Les Belles d'Antan, 23 avenue du Général de Gaulle, 56700 Brandérion. T. : 06 09 73 48 16 ou 06 63 26 11 84.* Au départ de l'espace Saint-Exupéry. Tous véhicules acceptés. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h. Frais d'engagement : 12 euros.*

■ **76 - Rassemblement d'anciennes Citroën à Aumale.** *Organisé(e) par 2 CV Club de la Vallée de la Bresle, 36 rue Jean Moulin, 80430 Neuville. T. : 06 77 33 79 39.* Au camping municipal, vide-garage, vente de pièces détachées. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : 10 euros. Horaires : 7h-17h.*

■ **78 - 8e Bourse d'échanges à Rambouillet.** *Organisé(e) par Le Rendez-vous de la Reine, 28 rue du Stade, 78120 Rambouillet. T. : 06 86 05 59 69. - www.lerendezvousdelareine.fr.* A l'Hippodrome, rassemblement de véhicules anciens, voitures d'exception, animations, concours d'élégance. Parking gratuit. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-18h30.*

25 et 26 mai

■ **50 - 6e Rassemblement de véhicules de collection à Brix.** *Organisé(e) par JS Motors, 139 route de la Rade, 50700 Brix.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : .... 2019 Intitulé : ....

Organisé par : ....

Adresse de l'organisateur : ....

CP .... VILLE ....

Téléphone : .... ou .... Fax ....

Site internet : .... email : ....

Lieu précis de la manifestation : .... Dpt (ou pays) : ....

Résumé : ....

....

....

....

Tarifs de location : .... Tarifs d'entrée : ....

Frais de participation : .... Horaires : ....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

T. : 02 33 03 28 97.
- js.motors@hotmail.com.
Exposition de véhicules anciens (autos, motos, mobylettes, tracteurs, véhicules militaires), artisans, bourse aux pièces, animations pour les enfants, concerts le soir. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h, nocturne samedi jusqu'à minuit (concerts).*

Du 29 mai au 2 juin

■ **18 - 26e Rencontre nationale des 2 CV Clubs de France à Saint-Amand-Montrond.** *Organisé(e) par Cher Deuche 19, rue Nationale, 18210 Charenton-du-Cher. T. : 06 82 02 16 69. - www.cherdeuches19.fr. Tarif(s) d'entrée : 4 euros.*

30 mai

■ **54 -Rassemblement de voitures anciennes à Manoncourt-sur-Seille.** *Organisé(e) par Manoncourt Association Nature, 4 rue du Château, 54610 Manoncourt-sur-Seille. T. : 06 47 82 47 94. - limon.jacques@orange.fr.* Rassemblement d'autos anciennes, vente de pièces autos, brocante. *Tarif(s) de location : 5 euros les mll (gratuit pour les exposants de voitures). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

■ **58 - Bourse d'échanges à Parigny-les-Vaux.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 58320 Parigny-les-Vaux. T. : 06 72 99 84 36.* Sur la place de la Mairie, pièces autos et motos anciennes et exposition de véhicules antérieurs à 1975. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

■ **60 - 10e Rétro-Mobile Ravenellois.** *Organisé(e) par Mairie, 3 rue du Petit Bail, 60130 Ravenel. T. : 03 44 78 50 70 ou 06 79 70 47 50.* Dans le parc du château de Ravenel, concentration de véhicules à moteur anciens ou de collection. *Horaires : à partir de 10h.*

1er juin

■ **46 - 3e Solex Day de Vayrac.** *Organisé(e) par Solex'In Vayrac, Hôtel de Ville, 46110 Vayrac. T. : 06 27 65 40 44.* Exposition de Solex et balade à thème dans la vallée de la Dordogne. *Horaires : à partir de 9h, balade à 11h. Frais d'engagement : 5 euros par Solex.*

■ **68 - 1er Must R16 européen à Wihr-au-Val.** *Organisé(e) par Must R16, 5 rue du Hohneck, 68140 Stosswihr. T. : 06 68 15 72 61. - www.auto-collection.org/site/r16 - benoit.diringer@sfr.fr.* Exposition de Renault 16 venues de plusieurs pays d'Europe, bourse d'échanges, démonstrations et animations diverses. *Horaires : à partir de 7h30.*

2 juin

■ **03 - 16e Bourse d'échanges à Chantelle.** *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes de Chantelle, Mairie, 03140 Chantelle. T. : 07 77 37 28 75. - www.vieilles-soupapes-chantelle.fr.* A la salle Robert Chardonnet, véhicules anciens et d'exception (autos, motos, véhicules militaires...), bourse aux pièces et miniatures, exposition en hommage aux 100 ans de Citroën. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 8h.*

■ **77 - 10e Charny Autos Motos Passion.** *Organisé(e) par Mairie, Eric Hervé, 77410 Charny. T. : 06 09 11 13 87.* Dans le parc du Château, rassemblement de véhicules de collection et d'exception, balade en fin de matinée. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

Du 6 au 15 juin

■ **Corse - 10e Balade Corsica.** *Organisé(e) par Auto Rétro Passion des Mauges 49, La Pohuère, 49530 Bouzille. T. : 02 40 98 18 72 ou 06 87 68 66 97. - arp49.free.fr.* Limité à 23 voitures de plus de 25 ans à partir de 1950. Au départ de Toulon.

8 juin

■ **31 - Sortie au clair de Lune à Colomiers.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr.* Fléché métré avec de nombreux jeux, à destination du Gers et autour de L'Isle Jourdain.

8 et 9 juin

■ **59 - 13e Salon-Bourse-Expo à Maubeuge.** *Organisé(e) par Club Passion Mordu Caisse Ancienne, 44 rue de Binche, 59600 Vieux-Reng. T. : 06 09 01 41 51.* A l'espace Sculfort, exposition de voitures anciennes, vente de pièces détachées, miniatures. Parking réservé aux véhicules de plus de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

Du 8 au 10 juin

■ **24 - Les Puces du Rétro Campeur à Saint-Astier.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 2 rue Jules Ferry, 24110 Saint-Astier. T. : 06 06 41 06 76.* Campement rétro pour les véhicules et attelages de plus de 30 ans (inscription obligatoire). Soirée guinguette le samedi soir, bourse d'échanges le dimanche. Parking réservé aux véhicules anciens. *Tarif(s) de location : 3 euros le mll.*

9 juin

■ **63 - 7e Rassemblement de véhicules anciens et youngtimers à Arlanc.** *Organisé(e) par Pays d'Arlanc Animation et Tourisme, Mairie, 53 route Nationale, 63220 Arlanc. T. : 04 73 95 00 03 ou 06 86 64 18 68. - anim.arlanc@wanadoo.fr.* Exposition d'automobiles anciennes, véhicules d'exception et youngtimers, motos et véhicules agricoles, bourse d'échanges, pièces détachées autos et motos, documentation et miniatures. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 12 ans.*



Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 155 turbo diesel 2,0l de 1995, 237 192 km, bordeaux métal, à restaurer pour collection, sans contrôle technique, dans l'état. Prix : 1 800 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Annonce Pro



Alfa Romeo 1300 GT Bertone de 1969, modèle "boîte aux lettres", très belle restauration. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Alfa Romeo 2000 Spider Veloce de 1988, capote + hard-top, belle voiture, origine Suisse, carte grise Française, CT OK, vendue révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Le bulletin d'abonnement est en page 113



ASTON MARTIN

Aston Martin DB7 6 cylindres 3,2l. Tél.: 01 30 24 34 46 ou 02 37 27 51 40 (dépt. 78).

AUSTIN

Austin Mini 1100 de 1988, noire, 98 000 km, toute révisée, jantes en 13, équipée en Cooper échappement central, très belle, avec CT. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

BMW

BMW 323 i coupé E36 de 1998, Worldline Motorsport, toutes options, TO, cuir, clim, etc. 136 000 km réels, état neuf, carnet, factures, gris clair métal, CGN. Prix : 6 900 €. Tél.: 04 68 39 35 86 (dépt. 66).

BMW 633 CSi de 1980, carrosserie, peinture, pare-brise à revoir. Couleur gris métal, intérieur cuir marine, bon état. Livraison possible. Prix : 3 900 €. Tél.: 06 18 96 31 73 (dépt. 91).

BMW 728i de 1982, parfait état, 140 000 km, 2e main, gris métal foncé, aucun travaux à prévoir. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Annonce Pro

BMW Isetta 250 de 1959, française d'origine, très rare, moteur non bloqué, à restaurer entièrement. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CADILLAC

Annonce Pro



Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHRYSLER

Chrysler Voyager de 1994, à rénover ou pièces, 290 000 km, bon état mécanique, inter. et carross. médiocres boîte manuelle. Prix : 300 €. Tél.: 07 70 70 19 47 (dépt. 50).

CITROËN

Citroën 2 CV de 1967, type AZ, carte grise, non roulante, sans contrôle technique, à restaurer de A à Z. Prix : 1 000 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Citroën 2 CV 4 de 1975, bleu ciel, CT OK, 20 000 km au compteur, très bon état, restauration totale. Prix : 7 800 €. Tél.: 06 83 42 28 04 (dépt. 74).

Citroën 2 CV de 1976, électrique artisanale à restaurer avec carte grise. Prix : 3 500 € à négocier. Tél.: 06 06 55 68 20 (dépt. 21).

Citroën 2 CV Spot de 1976, 115 000 km, série limitée, non restaurée, version origine, sortie de hangar, 10 000 km en 20 ans, 2e main, carnet entretien. Châssis sain, roule très bien, carte grise collection, CT 12/2017. Capote et carrosserie à reprendre, rare en l'état. Prix revu. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 99 28 31 41, haricou@gmail.com (dépt. 84).

Citroën 2 CV Cabriolet Hoffmann de 1981, 76 000 km, collection, état exceptionnel, qualité concours et manifestations, magnifique et élégante comme neuve. Carte grise française homologuée «Cabriolet» avec bien les mentions : AZKA, MOD, cabriolet, 2 places. Tél.: 07 60 81 20 40, contact@keravel-quarter-horses.com (dépt. 37).

Citroën 5HP C3 de 1925, jaune, entièrement révisée, très bon état de marche. Prix : 12 000 €. Tél.: 02 33 38 78 66, HR (dépt. 61).





Citroën Acadiane Fourgonnette de 1985, 3 cv, 92650 km, bon état, carrosserie moyen, roule tous les jours. Vendue sans CT. Carte grise à mon nom. Prix : 1 400 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).



Citroën Acadiane de 1987, 3 cv, 87 000 km, bon état, moteur tournant, pompe à essence à changer. À redémarrer. En l'état sans CT. Carte grise à mon nom. Prix : 850 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Citroën Ami 6 break de 1967, 12 v, ou 2 CV AZAM de 1965, état d'origine, sans perforation ayant subi révision. Faire offre. Tél.: 06 07 28 53 34 (dépt. 42).

Citroën Ami 6 break de 1968, 5 places, 12V, mécanique révisée, freins neufs, pneus AV neufs, petit rafraîchissement à prévoir, blanc Carrare, CGN. Prix : 2 700 €. Tél.: 04 68 39 35 86 (dépt. 66).

Citroën Ami 8 break de 1976, 112 600 km, bleu pétrel, 1re main, embrayage centrifuge, toujours dans un garage, CT OK, sans corrosion, châssis légers travaux de tôlerie. Cause santé. Prix : 2 900 €. Tél.: 05 61 97 28 19 (dépt. 31).





Citroën CX Athena, 28 juin 1982, 120 000 km, restaurée en très bon état, contrôle technique ok, carte grise collection. Prix : 7 000 € à débattre. Tél.: 06 58 75 19 65 (dépt. 73).



Citroën DS Spécial de 1973, 137 400 km, CT OK, entretien par professionnel. Prix : 13 000 €. Tél.: 06 16 27 28 16 (dépt. 22).



Citroën DS23 iE, mars 1975, 74 767 km d'origine, 3e main, teintée AC527AS, part toutes distances, restaurée à neuf. Faire offre sérieuse. Tél.: 06 58 75 19 65 (dépt. 73).



Citroën iD 19 Spécial de 1970, mécanique, carrosserie, peinture, freins bon état, CT OK 11/2018, collection, pièces en plus. Prix : 12 500 €. Tél.: 06 03 81 36 39 (dépt. 44).

Citroën LNA 11E de 1983, 150 000 km, état correct, roulante. Pour pièces car sans CG. Prix : 500 € à débattre. Mail : mathieu.mauvais@id20.fr (dépt. 69).



Citroën Traction 11 BL de 1952, 2e main, même propriétaire de 34 ans, entièrement révisée, moteur refait, très saine, dans un remarquable état d'origine, sièges sous housse d'époque, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Visa 11 RE de 1984, 5 cv, type VDVG 76 204 km, gris métal clair, à restaurer, pour collection, sans contrôle technique, dans l'état. Prix : 1 300 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Citroën Visa 17 D de 1988, 308 000 km, très bon état, sauf embrayage HS, pas de rouille, toujours à l'abri sans CT. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 43 27 25 59 (dépt. 28).



Citroën Visa Trophée Groupe B de 1983, authentique, 200 produites, idéal rallyes historiques. Tous les éléments de carrosserie sont en polyester sauf le toit, toutes les vitres en Makrolon (sauf pare-brise). Propulsée par un 1 219 cm3. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën XM 2,5 TD Exclusive de 1997, toit ouvrant, clim, sièges cuir, 201 000 km, distribution ok, pompe injection neuve, JA, CT OK. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 49 86 99 06 (dépt. 34).

DODGE

Dodge B46 AAC plateau de 1981, 1re main, 49 000 km d'origine, VL, à repeindre, roues jumelées. Prix : 3 300 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Dodge Custom 880 de 1965, 100 000 km, (Mopar) coupé 2 portes, en très bonne condition big bloc, moteur V8 383 cuir idem à la Dodge chargeur de Shérif fais-moi peur, modèle unique en Europe, très beau. Prix : 23 500 €. Tél.: 06 82 17 25 11, super.dg30@yahoo.fr (dépt. 57).

FERRARI



Ferrari 308 GTS de 1988, rouge int. noir, 98 900 km, très bon état, courroies, distribution faites + échappement neuf, pneus 90%, Targa injection CT OK. Prix : 68 000 €. Tél.: 06 77 01 53 17 (dépt. 35).

FIAT

Fiat 128 Berlinetta de 1977, 175 000 km, 3 portes, BÉG, à voir : ligne d'échappement. Prix : 3 500 €. Mail : pcapaldi@orange.fr (dépt. 77).

Fiat 131 1300 de 1977, 4 portes, rare Mirafiori, TBÉG, toujours entretenue, factures, roule très bien, 68 500 km. Idéal rallye tourisme/promenade. Prix : 5 900 €. Tél.: 06 63 54 63 28 (dépt. 91).



Fiat 500 L de 1971, toit ouvrant, ancienne restauration totale, garantie, livraison possible. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 60 22 15 75 (dépt. 94).

FIAT 2300 de 1963, 123 000 km, 6 cylindres de 1963 très peu d'exemplaires restant, papiers en règles et à mon nom le contrôle sera fait à la vente. Prix : 14 500 €. Tél.: 05 62 33 06 59, geryan@orange.fr (dépt. 65).

Fiat Coupé 16V de 1995, noire, cuir noir, bon état, révisée. Échange possible Murena 2,2, moto. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat Palio 1,7l D break de 1999, 160 000 km, gris métal, attache-remorque, radio, état impec, dernier CT vierge, CGN française. Prix : 500 € à débattre. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

Fiat X 1/9 phase 1, (deux) pour pièces avec CG prévoir plateau + moteur 128 AS non bloquer. Prix : 5 000 € ferme. Tél.: 06 76 04 26 08 (dépt. 22).

FORD



Ford 12 M de 1964, superbe, très belle voiture, belle restauration, moteur refait dernièrement, CT OK. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes autos (suite)

FORD



Ford Mondeo de 1992, 1re main, 90 000 km, CT OK, très bon état, pneus neufs, freins arrière refaits, courroie distribution changée, pot arrière neuf, vidange faite. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 03 99 04 94 (dépt. 76).

Ford RS 2000 de 1993, 3e main, factures depuis 1re acquisition, très bon état extérieur, 4 pneus récents, corrosion dessous, modèle rare. Prix : 3 900 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

HOTCHKISS



Hotchkiss Anjou de 1951, 4 cyl, 2,3 l, rénovée en 2016, révisée, parcourt toutes distances, boîte 4 vitesses synchro, bon état sauf ciel de toit. Livraison, échange possibles. Prix : 14 000 €. Tél.: 06 18 96 31 73 (dépt. 91).

JAGUAR

Jaguar XJR 4l de 1996, compresseur, 18 cv, 6 cylindres, boîte auto, vert anglais, intérieur cuir blanc, 148 000 km, en super état. Prix : 7 800 €. Tél.: 06 03 02 49 55 (dépt. 42).

LANCIA

Lancia Delta 4WD de 1987, 165 ch, essence, 53% AR, 47% AV, à restaurer. Prix : 6 000 € ferme. Tél.: 04 91 08 09 99 (dépt. 13).

LAND ROVER

Range Rover 2,5l TD GR luxe de 1991, VM, très bon état, en pièces, moteur Rover TDi, bloc realésé, 4 pistons neufs, culasse refaite, vilebrequin, bielles ok. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).

MAZDA



Mazda MX6 de 1993, 138 605 km. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 35 77 52 38, hjacquet@club-internet.fr (dépt. 01).

MERCEDES

Mercedes 200 SLK de 1996, 1er modèle, état exceptionnel. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

Mercedes 280 CE de 1972, modèle W114 6 cyl. 185 ch. CT du 20/12/18 OK, carte grise normale, train avant refait, batterie, pneus, plancher AV, neufs; État très correct. Prix : 12 800 € à débattre. Tél.: 06 29 99 00 80, pier64450@gmail.com (dépt. 64).

Mercedes 300 GD 4X4 de 1983, CT OK, roule tous les jours. Moteur, emb, dém, amort. peu de km + un autre démonté pour pièces même mod, échap. neuf. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 350 SE de 1973, V8, gris métal, aucune corrosion, mécanique entretenue (factures), carnet 200 800 km origine, options, pneus, échappement, démarreur récents. Prix : 12 500 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Annonce Pro



Mercedes 500 SE de 1988, cuir, clim, TOE, SE, ABS, DA, belle voiture avec beaucoup d'options, carnet d'entretien français, 162 460 km, vendue avec CT, rare dans cette version. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MG

Annonce Pro

MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



MG B de 1967, très belle voiture, moteur et boîte refaits à neuf chez Bosch avec factures, roues fils, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

OPEL

Opel Corsa Viva 1,7 l diesel de 1999, 273 000 km, 4 cv, 30/11/1998, 5 portes, noire, à restaurer pour collection, sans contrôle technique, dans l'état. Prix : 1 200 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Opel Manta B de 1977, auto 9 cv, 1600, peu km, CT OK, bon état général. Prix : 3 000 €. Tél.: 07 50 30 82 73 (dépt. 44).

PEUGEOT

Peugeot 201 B de 1930, sortie de grange, à restaurer. Visible à la bourse de Laroque-Timbaut les 6 et 7 avril. Tél.: 06 48 17 96 94 (dépt. 47).



Peugeot 201 type M Limousine de luxe, 56 000 km, roule régulièrement en été. Très bon état d'origine. Prix : 7 900 €. Tél.: 06 88 40 47 87 (dépt. 01).



Peugeot 203 Cabriolet de 1952, état concours, expertisée, restauration complète, CGNF, CT, suréquipée. Tél.: 06 76 31 02 24 (dépt. 18).

Peugeot 205 GR de 1987, 130 000 km, très bon état mécanique, carrosserie bon état excepté un choc avant droit nécessitant le changement du 1/3 avant longeron droit. Roulante avec démarreur neuf. Faire offre. Tél.: 06 89 99 04 74, denis-larue@bbox.fr (dépt. 69).

Peugeot 205 Océane de 1992, 48 000 km, série limitée à 1600 exemplaires sur 3 mois : il en reste environ 500. 1re main, sièges sous housse d'origine, pneus, freins, batterie neufs. Prix : 7 000 € environ cote. Tél.: 06 10 12 04 91 (dépt. 92).

Peugeot 205 TD, de 1995, 3 portes, entretien Peugeot depuis neuve, révisée total, amortisseurs neufs, batterie neuve, CT vierge, options, attelage, antibrouillards. Tél.: 06 32 71 32 32 (dépt. 63).

Peugeot 304 S coupé de 1974, plus pièces, bon état. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 87 04 57 58 (dépt. 76).

Peugeot 305 de 1980, totalement poncée, passée au Rustol Blackson peinture, disques plaquettes flexibles, embrayage, tambour, mâchoires, cylindre, pompe à eau, silencieux, très bon état. Tél.: 06 60 60 65 67 (dépt. 07).



Peugeot 309 Profil de 1986, zéro corrosion, 2e main, CT. Prix : 1 300 €. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Annonce Pro



Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1er modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Peugeot 403 de 1959, noire, peinture récente, sellerie neuve, freins refaits, pneus bon état, excellent état, parcours toutes distances. CT à la vente. Prix : 9 500 €. Tél.: 06 24 98 51 83 (dépt. 43).

Peugeot 404 cabriolet carbu de 1964, saine, expertisée, hard-top, peinture récente, sellerie, capote, bon état, pneus neufs, CGC, CT 12/2018, kit Nardi. Prix : 39 000 €. Tél.: 06 24 98 51 83 (dépt. 43).



Peugeot 504 cabriolet injection 1re série de 1970, très bon état général, boîte méca, voiture saine vendue révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 505 SXD de 1986, prototype, gris métallisé, 4 petits phares ronds, pneus et sièges, état neuf, sans CT. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

Peugeot 806 SVDT 2,1l, du 23/03/1999, 253 050 km compteur, carte grise 8 places, beige métal, contrôle technique ok, à restaurer. Prix : 2 800 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

PORSCHE

Porsche 911 Carrera de 1984, rouge, toutes options, factures, boîte, freins, embrayage, capteurs neufs, jamais accidentée, Matching Numbers, très bon état, cause santé. Prix : 39 000 €. Tél.: 04 68 39 35 86 (dépt. 66).

Porsche 928 S4 de 1986, 350 ch, BVM5, bleu métallisé, cuir beige, distribution, pneus neufs, très bon état, prévoir clim. Prix : 16 500 €. Tél.: 06 17 37 21 55 (dépt. 62).



Porsche 993 4 S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RENAULT

Renault 4 CV R1062 de 1954, 2 en lot à restaurer, 1 complète moteur non bloqué, CG. 1 partiellement démontée, toit ouvrant + pièces. Cause santé. Prix : 2 100 €. Tél.: 04 71 57 47 08 (dépt. 43).

Renault 4 CV de 1955, toit ouvrant, ivoire, lunette AR panoramique, restaurée par pro, moteur refait. Prix : 9 600 €. Mail : gresse.yves@gmail.com (dépt. 26).

Renault 4 CV de 1957, 60 000 km, avec 4 tambours de freins et 4 jantes pleines. Prix : 8 000 €. Tél.: 00 32 473 439 907, jean.bouboune1951@gmail.com, Belgique.

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

Adresses classées

Ventes autos (suite)

RENAULT

Annonce Pro



Renault 4L super luxe type R1124 de janvier 1963, très très rare, 5 cv avec mécanique Floride d'origine, avec le grand coffre ouvrant, à restaurer. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Renault 4 TL, 1980, 107 500 km, type 1126, CGN, CT OK 07/2019, bon état général, pas de corrosion, plancher, sièges, peinture (non pro) refaits, amort. AR et pneus neufs, synchro 2e à revoir (lent). Prix : 2 200 €. Tél.: +32486633453 (dépt. 24), Belgique.

Renault 4 GTL Clan de 1984, 135 000 km, carte grise normale, dernier CT 2013, n'a pas roulé depuis 2014. Stockée dans garage sec. Moteur tournant, carrosserie à restaurer, intérieur bon état. Prix : 900 €. Tél.: 06 86 50 71 38, chfaivre85@wanadoo.fr (dépt. 85).

Annonce Pro



Renault 4 Clan de 1990, très bon état, châssis sans corrosion, 97 000 km, contrôle technique ok. Prix : 5 500 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 5 TL de 1980, 67 000 km, type 139700, bon état général, pas de corrosion, carte grise normale, contrôle technique OK. Prix : 2 000 €. Tél.: 02 38 73 71 28, lavrilleux@aol.com (dépt. 45).

Renault 5 GTL de 1983, 154 000 km d'origine certifiés, 5 portes, gris vernis, boîte de vitesses automatique. Prix : 2 700 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault 5 Five de 1991, 5 portes, pour pièces, complète, rouge, moteur 65 300 km, tournant. Radiateur, embrayage neufs. Prix : 400 €. Tél.: 06 73 98 65 88 (dépt. 38).

Renault 6 TL de 1978, couleur vert pâle, CT RAS. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 88 26 86 21 (dépt. 46).

CARBURATEUR

Finis les constants ajustements et soucis de réglage des
SU H & HS4-6-8 - HD6 & 8 et ZENITH 150 & 175 CD/CDSE
EFFICIENT TIP! Découvrez la merveille qu'est le HIF, fiable, étanche, réglage précis et stable, STARTER MANUEL.
Sur toute JAGUAR-TRIUMPH-MG-VOLVO...



680 € la paire, inclus tout le nécessaire de pose (filtres GREEN en option)





Tél. 0321 979 895
Email : del_supply@yahoo.com

CHROMAGE

F&Chrome
Restauration paraboles de phares
Argenture à l'ancienne







www.fchrome.eu 06 60 29 48 33

MOTEURS

RECONSTRUCTION MOTEUR



TOUS TRAVAUX SUR CULASSES & BLOCS MOTEURS
PASSAGE AU SANS PLOMB
CHEMISAGE (porsche 997...)
MONTAGE GROSSES SOUPAPES
EQUILIBRAGE
RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...
www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE



MOTEURS (SUITE)

CLASSIQUE MOTEUR DE BRETAGNE
Rectification et mise au point moteurs anciens
02 96 01 03 58
06 32 75 51 92
classique-moteur-de-bretagne@orange.fr

Drive Roulement
105 rue de laon
02840 coucy les eppes
03 52 62 64 30
Vente en ligne de roulements
Tous types
(auto/moto/quad/agricole/industrie/etc)
contact@driveroulement.com
Livraison 24h
www.driveroulement.com

CARROSSERIE

ELEMENTS POLYESTER





RENAULT 4 CV, R8, Dauphine, Gordini, Apine A110



SIMCA 1000, Rallye I, II, III
également BMW 2002 et OPEL Kadett
DOCUMENTATION GRATUITE SUR SIMPLE DEMANDE



MC RACING
2500 route de JONQUIERES - 30840 MEYNES
Tél. 04.66.57.24.57 - Fax. 04.66.57.51.69
www.mcracingsa.com • E-mail: mcracingsa@aol.com

ÉLECTRICITÉ

Fabricant de faisceaux éléctriques

PEUGEOT 201, 202, 203, 204, 302, 403, 402, 404
RENAULT Celta, Juva, 4 CV, Frégate, Caravelle, Floride Dauphine, R8M, R8S, R8G, Alpine
CITROEN 2CV, Traction, HY, ID, DS
SIMCA 5, 6, 8, Ariane 4, 1200 S
Autres modèles : nous contacter



DES PRIX TRÈS BAS
nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité

NOUVEAU : +100 modèles de balais, dynamos, alternateurs, démarreurs


Kit tete et rotor


Bobines


Bougies


Vis platinés


Faisceaux allumage
Ducellier

www.Faisceaux-Classic-Car.com
Tél : 06 44 38 40 93 contact@faisceaux-classic-car.com dans l'Aisne (02)



















www.autoelectricsupplies.fr



ÉLECTRICITÉ (SUITE)



Vente en ligne

à RENNES le 7 avril
TARBES les 13 et 14 avril

N°1 français des pièces pour électricité auto





NOUVEAU

Découvrez notre gamme d'alternateurs dans des corps de dynamos !






4, avenue de la Loire
37530 Nazelles-Négron

☎ 02 47 79 09 93
contact@classicautoelec.com
www.classicautoelec.com





RADIATEUR



RADIATEUR (SUITE)



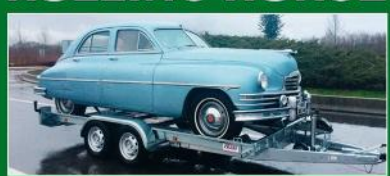
SELLERIE





TRANSPORTS

ROLLING HORSE



TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances
Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR



DVD AUTO
TRANSPORT DE VÉHICULE
ancien, collection, prestige
Toutes distances
Devis sur simple appel
Tarifs compétitifs
Assurance selon valeur
06.48.04.13.87 - 06.87.97.33.77
dvd-auto@orange.fr
77320 La Ferté-Gaucher
RCS 538 735 606



Formulaire à remplir en page 140

POMPES À EAU



SELLERIE (SUITE)



Nous vous proposons la restauration de tous types de sellerie dans notre gamme
tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com



TRANSPORTS (SUITE)



POUR FIGURER DANS CETTE RUBRIQUE MORGAN 06.22.04.17.83

Adresses classées

PARE-CHOCS

Nouveau ! Simca Bertone 1200S



DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

Triumph, Jaguar, Peugeot, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.

mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

PEINTURE



PEINTURE (SUITE)





POUR FIGURER DANS CETTE RUBRIQUE
MORGAN 06.22.04.17.83

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 8 Gordini 1300 de 1969, type 1135, complète d'orgine, en cours de restauration, sans corrosion. Cause double. Prix : 30 000 € ou 32 000 € avec peinture complète int. ext. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Annonce Pro



Renault 8 de 1971, type R1132, 6 cv, voiture d'origine sans corrosion, à remettre en route, CG. Prix : 5 800 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.



Renault 9 Symphonie de 1985, bleue, essence, 65 000 km d'origine, contrôle effectué le 28 mai 2018, vierge. Proche du neuf vers la collection, 500 € de travaux, factures à l'appui. Tél.: 01 34 97 02 10 (dépt. 78).

Annonce Pro



Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 TL break de 1971, blanc, 7 cv, 105 000 km, nombreuses factures avec pièces de rechange. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Renault 14 TS de 1980, vert métal, 63 000 km, CT OK, radio K7, bon état. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 83 42 28 04 (dépt. 74).

Renault 16 TL de 1976, bleue, CT vierge. Prix : 4 900 €. Tél.: 06 88 26 86 21 (dépt. 46).

Annonce Pro



Renault 25 GTS de 1987, très bon état d'origine, belle voiture, 162 000 km, entretien à jour, intérieur cuir de Baccara, contrôle technique ok. Prix : 3 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 30 TX de 1983, 120 000 km d'origine certifiés, saine, propriétaire depuis 1992, à l'abri, arrêtée depuis 3 ans, vert foncé métallisé, à prendre avec remorque uniquement. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault Dauphine de 1964, type R1094, CG collection, CT OK. Prix : 3 500 € à débattre. Tél.: 06 41 37 02 36 (dépt. 50).

Renault Dauphine Ferlec, 63 000 km, BÉ. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 18).

Renault Fuego GTL de 1982, 7 cv, type 136100, 114 381 km au compteur, bleu clair métal, à restaurer, pour collection, sans contrôle technique, dans l'état. Prix : 1 200 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).



Renault Monastella de 1930, bon état, 4 pneus neufs, inox, câbles de frein, couleur crème noir chrome, très bon intérieur champagne rosé. Convient pour mariage et autres évènenements. Tél.: 02 99 58 70 48 (dépt. 35).

Renault Ondine, à restaurer, bon état général, cause manque de place. Prix : 2 800 € à débattre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault Super 5 Belle Ile de 1992, rare, découvrable d'origine, blanche, 176 000 km d'origine, très bon état. Prix : 9 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

ROVER

Rover 2000 de 1992, 9 cv, essence, 95 000 km, jantes alu, état impeccable + pièces, abri dans garage chauffé + bâche, véhicule exceptionnel. Prix : 6 000 €. Tél.: 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

SAAB

Annonce Pro



Saab SE 2.0l 150 ch, voiture très entretenue, dossier factures environ 3 000 €, vendue neuve en 2003 en France, clim, JA, sièges chauffants, capote électrique, 4 vraies places, cuir, bon état général, 288 000 km, avec CT, petit prix. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

SIMCA

Simca Ariane 4 de 1963, 4 cyl, état neuf, sellerie, carrosserie, peinture, moteur, restaurés. Prix : 15 000 € à débattre. Tél.: 06 60 20 73 07 (dépt. 54).

Annonce Pro



Simca Marly de 1959, rare et belle voiture, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Simca Océane de 1962, complète, à restaurer, moteur Rush Super bloqué, corrosion perforante ailes arrière, CG française en règle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 Société Rare et d'Origine.

TALBOT

Talbot Samba de 1984, 3 portes, 201 362 km, contrôle technique ok du 06/2019. Faire offre. Tél.: 06 87 48 66 94, alain.hingre@alsatis.net (dépt. 29).

Talbot Tagora GLS, très saine. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).

TRIUMPH

Triumph TR3 de 1959, état concours, restaurée de A à Z, carrosserie, sellerie, capote mécanique, superbe état, garantie, livraison possible. Prix : 34 500 €. Tél.: 06 60 22 15 75 (dépt. 94).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle 1302 1,2l de 1970, bleu foncé, très belle, facture à l'appui + Coccinelle 1200 de 1970, blanche, propre, pare-brise plat les deux. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



Volkswagen Coccinelle de 1974, type 1302, état coucours, restaurée de A à Z, carrosserie mécanique, garantie, livraison possible. Prix : 12 500 €. Tél.: 06 60 22 15 75 (dépt. 94).

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 8 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Ventes autos (suite)

VOLKSWAGEN



Volkswagen Golf GTi 16S de 1987, révisée, 230 000 km, toit ouvrant et sièges semi-électriques, distribution, freins avant et pneus neufs, CT OK, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Volkswagen Golf II Syncro Country, bon état, CG, frais récents. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).



Volkswagen GTi groupe 1 de 1982, passeport technique Historique FFSA, très grosse préparation, énorme dossier factures et photos, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats autos



CITROËN

Citroën Ami 6, 12 volts, état d'origine exceptionnel ou restauration concours. Prix correct. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Citroën DS19, de 1956 à 1957, en plus ou moins état de marche, système LHS. Tél.: 00 41 796 322 162, Suisse.

Citroën SM avec moteur DS, dans l'état. Tél.: 06 49 86 99 06 (dépt. 34).

MASERATI

Maserati Coupé 4200 GT. Tél.: 01 30 24 34 46 ou 02 37 27 51 40 (dépt. 78).

RENAULT

Renault 4L état d'origine except. ou rest. concours. Faible kilométrage. Prix correct. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Renault 11 avant 1986, 4p., bleue. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portimao.be, Belgique.

Renault 11 turbo, 3 portes, en bon état, modèle 1, ou 2, ou Zender. Tél.: 06 74 27 75 69 (dépt. 60).

SIMCA

Simca 1000 de 1962 à 1970, en très bon état. Tél.: 04 73 94 99 26, HR (dépt. 63).

Simca Aronde, peu importe modèle et année, état d'origine except. ou rest. concours. Faible kilométrage. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

VOLVO

Volvo P1800 ou 1800 ES en état origine ou à restaurer. Faire offre. Tél.: 06 82 04 52 90, gaucher-joel@orange.fr (dépt. 51).

Ventes deux-roues

Alcyon 125 cm³ type 23 de 1951, restauré, manque uniquement couvercle boîte outils, guidon à peindre. Prix : 1 700 €. Tél.: 06 23 21 23 73 (dépt. 21).

Harley-Davidson pièces Sportster Evo. 883, 1000, 1200, kit 1200 neuf, culasses, cames, embrayage, freins, allumage, carters, calepieds, béquille, compteur, bobine CDi, bras oscillant, commandes, visseries. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda CB 550 Four Super Sport de 1978 dans l'état, 35 700 km au compteur (non garantis), très bon état, pot Marving 1 seule sortie, pneus neufs. Travaux à prévoir : selle légèrement déchirée, chagt batterie, révision carburation et allumage. Prix : 4 200 €. Tél.: 06 33 73 61 74, bruno.morance@wanadoo.fr (dépt. 27).

Honda XLRM 600 de 1986, 54 000 km, à redémarrer pièces fournies, ou échange autre moto base 1 000 €, CG à mon nom, étudie toutes propositions toutes régions. Tél.: 06 70 45 58 52 (dépt. 88).

Honda XR 600, 400, 250 de 1985 à 2000 : pièces neuves, cylindres piston, vilo, bielles, embrayage, allumage, boîte carters, freins, pot, bras oscillant, + biellettes, fourche, amortisseurs, faisceau CDi, etc. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Kymco 125 cc de 1997, 5 900 km, excellent état, couleur rouge, très bien entretenue garage. Urgent. Prix : 900 € ferme. Tél.: 07 62 94 55 17, mouton.michel@wanadoo.fr (dépt. 27).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane pièces mobs de 1960 à 1980 : AV 88, 89, 92, 93, 94, 99Z, AV40, 51, etc. Pièces moteur, piston, cylindre, culasses, segments, carbus, bougies, câbles, joints, roulements, allumage, bobines, etc. + cycles, + docs pubs livres. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Motoconfort L99E de 1970, avec CG, roulante, jamais restaurée. Prix : 1 800 €. Tél.: 04 73 51 57 06 (dépt. 63).



Ossa 350 MAR de 1976, trial, M. Andrews Replica. Très rare, seulement 800 ex produits. Moto mythique élaborée avec le grand champion du Monde anglais à l'époque. Bon état général. À remettre en route. Prix : 1 700 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Ossa Phantom cross AS + enduro désert SP + trial Mar + abricolt + Gold 250-350 de 1972 à 1981 moteurs, allumage, chaînes primaires + secondaires carbu IRZ Amal bing phares leviers kick carters pitons, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Peugeot triporteur 57 TM de 1956, restauration complète châssis moteur, CG, 4 600 €. + diverses pièces châssis moteur, etc. Possible échange petit auto à rest. Tél.: 04 50 41 06 70 (dépt. 01).

Rumi Formichino de 1956, scooter à restaurer, en l'état ou en pièces détachées (coque avant avec fourche moyeu etc) moteur + (coque arrière) + pièces diverses. Tél.: 06 72 41 06 96 (dépt. 38).

Sacoche de selle, grise, pour vélo, vélomoteur, sigle Motoconfort, de 1960, clé à bougie, 2 démonte pneus, nécessaire réparations chambre à air, très bon état. Prix : 30 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Solex 2200, en l'état non roulant, toujours à l'abri dans une cave. Prix : 100 €. Tél.: 06 08 57 04 87, (dépt. 75).

Solex 5800 blanc, état neuf, Honda type P50, 49 cm³, n°A190508 5 524 km, bon état. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).

Toledo bicyclette homme de 1920, seul frein par rétropédalage, selle cuir origine, poignées bois, ancienne restauration. Prix : 200 €. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Vélo homme ancien plaque laiton marquée "JC", 1 vélo pliant Stella roue de 600, 1 vélo pliant Peugeot roues 20 pouces, bon état, + diverses pièces. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).



Yamaha TY250 trial vintage de 1986, type 59N mono-amortisseur. Youngtimer légendaire des 80's. Bon état général, roulante à remettre en route. Carte grise à mon nom. Prix : 1 900 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Yamaha XT et 250 CR, les deux sont à remettre en état. Prix : 3 080 € les deux. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats deux-roues

Flandria 49 Chopper, complète d'origine. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portimao.be, Belgique.

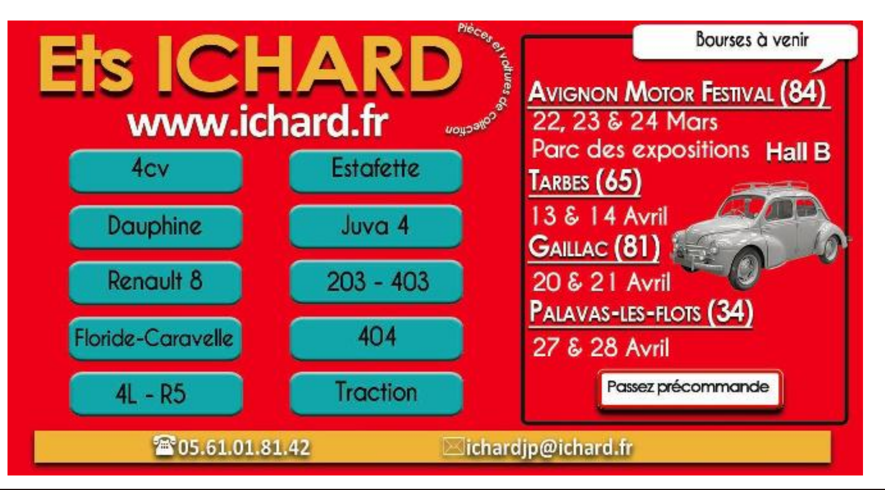
Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint de 1963 : lunette AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Alfa Romeo Giulietta Sprint de 1959 : Weber 40DCOE2 admission plenum carter d'huile véloce culasse véloce 1re série accastillage pont véloce 10x41. Tél.: 02 31 20 50 20 (dépt. 14).

Alfa Romeo Giulietta Sprint de 1956 : aile arrière droite. Giulia Super et Nova : aile arrière gauche. Tél.: 02 31 20 50 20 (dépt. 14).



Alfa Romeo Gulietta 1300 cabriolet de 1962 : tonneau-cover noir + docs + livret d'entretien. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

ALPINE

Alpine A110 ou R8 Gordini de 1970 : 2 jeux de pistons chemises 1296 en forgé d'époque type bombe condrillier, très bon état+ pièces. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110, R8G, R12G de 1970 : 2 Oscar Cibié neufs en boîte + 2 occasions d'époque + 2 antibrouillards Marchal + optiques Rallye 2 neufs et occasion. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A310 1600 4 cyl. de 1972/1976 : becquet AR G4 + glace custode AR droite + répétiteurs clignotants d'ailes (Italie) + pneu XVS 250x70R13 AR + rétro int. + plaquettes AV. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 1976/1986 : tubes d'eau inox, partie poutre, + pompe à eau + mécanisme d'embrayage "Verto 235 DBR" + kit embrayage Valeo 235 DBR, complet neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : pneus Michelin TRX M+S 45, hiver 190x55-340 et 220x55-365 + 4 jantes TRX origine, se monte aussi sur Renault 5 turbo. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : rotule + biellette direction, neuf, + 2 ventilateurs occasion, + radiateur chauffage, état neuf + tubes acier ø60 de châssis AV neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 : mano température huile + éclairage feu AR + sabots d'ailes AR + AB Marchal Starlux 900 + AB Cibié 45 neuf cde rétros élect. + poignée, frein à main + divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

AUDI

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, environ 135 000 km et 235 000 km + carrosserie + accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi DKW 1000 après 1968 : 1 capot AV, 1 volant, 1 pare-brise. Tél.: 06 33 04 20 24 (dépt. 81).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Maestro et Montego : amortisseurs. Prix : 50 € la paire. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Austin Mini : 2 portes avant, capot malle, vitres AR, jantes en 10, tôle garnitures de portes. Tél.: 06 40 12 13 40, le soir (dépt. 21).

BUGATTI

Annonce Pro



Bugatti carrosserie type 30 de 1925, avec origine connue, dans son jus à remonter, très belle patine, sans châssis, sans numéro. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën 2 CV de 1955 : 2 capots ondulés à réparer, 50 € pièce. 1 capot ondulé, bon état, 90 €. Pas d'expédition. Tél.: 07 83 08 20 84 (dépt. 30).

Citroën 2 CV de 1975 : capots, ailes, portes, moteurs, boîtes de vitesses, pièces diverses. Tél.: 05 53 01 28 88 (dépt. 47).

Citroën 2 CV : moteurs boîtes 12V 6V, démarreurs, pièces diverses, capots, portes, ailes. Tél.: 06 38 19 62 11 (dépt. 29).



Citroën 2 CV : pare-buffle AV/AR, 180 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën 2 CV : pochette de joints moteur 375/425, 40 €. Porte, 40 €. Capot calandre, 60 €. Compteur, 30 €. Barre de phare, 30 €. Bobine, 20 €, etc. + Pochette rodage soupape DS19 et 19MA, 10 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Citroën B14 : 1 moteur démonté, 1 boîte de vitesses, 1 radiateur, 1 réservoir. Petit prix pour l'ensemble. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën C15 diesel : diverses pièces. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën DSuper de 1972 : capot AV, ailes AR, radiateur, optiques feux AR, toit, moteur boîte 5 vitesses pour pièces, chromes divers, pare-brise, pare-chocs, etc. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Citroën Dyane de 1969 : moteur boîte châssis. Prix : 350 €. Tél.: 04 73 51 57 06 (dépt. 63).



Citroën GS/GSA de 1973 : 1 lot comprenant cric + manivelle, démarreur, feux avant + feux arrière, Neiman + clés. Prix : 50 € le lot. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Citroën démarreur 60 €, alternateur 50 €, bobine blindée 50 €, et autres accessoires pour Méhari type Armée. Tél.: 06 66 37 28 16, dsc38@hotmail.fr (dépt. 38).

Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën Traction : 4 bielles 11D, divers pignons de boîte de vitesses, carbu, démarreur, portes capot, aile AR, levier de vitesse, compteur, 1 volant de 1938. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Traction : moteur à refaire perfo, 300 €. Cardan, 125 €. Régulateur, 20 €. Essieux, 40 €. Joue droite BL, 20 €. Bouchon réservoir, 10 €. Commodo : klaxon, éclairage, 15 €. Tél.: 02 35 29 14 44 (dépt. 76).

Citroën Visa Club de 1987 : moteur bicylindres 652 cm^3 + boîte de vitesses + berceau moteur avec disques crémaillère et cardans. Prix à débattre. Tél.: 06 08 47 66 02 (dépt. 42).

Citroën Visa : moteur + boîte. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

DAF

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

DELAHAYE

Delahaye 135 : moteur très bon état, complet. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

EXCELSIOR

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteur. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 500 break de 1969 : 1 lot de pièces occasion et neuves, maître-cylindre, bananes, pare-chocs, etc. Prix : 100 € le lot. Tél.: 06 25 04 39 05 (dépt. 83).

Fiat 600 : boîte et capot AR. Pour Fiat 500 : moteur et vitres, enjoliveurs de roues. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Fiat 1300 de 1963 : moteur avec carburateur + delco + pompe à essence + embrayage. Prix : 150 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

FORD

Ford A : 6 jantes rayons, et pare-chocs. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ford Capri RS 2600 de 1972 : moteur V6 injection. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Ford Fiesta XR2 : lot de pièces neuves, embrayage complet renforcé Sachs, freins complets, volant sport, 12 bougies, filtres huile + ess. faisceau, allumage, + divers et lot Huiles Racing. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Ford Sierra : plaque réfléchissante à fixer entre les feux AR, neuve jamais posée. Prix : 250 € frais de port en sus. Tél.: 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Ford XR3i : portes, hayon, intérieur, optiques, feux, jantes alu, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford Y de 1933 : volant compteur kilométrique, boîtier direction. Tél.: 06 66 15 20 97 (dépt. 59).

GLAS

Glas 1700 GT : train AV complet + pont, etc. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et bas moteur boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

HOTCHKISS

Hotchkiss AM2 : moteur BV pour pièces + moteur 864. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso : 4 jantes alu. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

JAGUAR

Jaguar moteur 4,2l complet, culasse, couvre culasse, bloc 4,2l, bielles, carter, distribution, etc. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Jaguar XJ de 1997 : porte ARD, noir métal, 50 €. Intérieur complet gris clair, 600 €. Diverses pièces int. + moteur boîte complet, 80 000 km, 1 000 €. Tél.: 06 25 04 39 05 (dépt. 83).



LADA

Lada Niva 4x4 de 1986, mécanique complète, état de marche, à prendre sur place. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).

MATRA

Matra Djet de 1964 : doc. technique, livret entretien, cache culbut, disques AV/AR, essuie-glaces avec système d'arrêt, boîte à eau, grille AV alu. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 190 E de 1993, 4 cyl, une boîte manuelle, l'autre automatique, pour pièces. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : boîte automatique 67 000 km, trains AV et AR, pont AR, tableau de bord, Neiman, porte ARD et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 280 SE de 1976 : culasse complète, pont AR, ailes AVG et D, capots AV et AR, porte AVG et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 300 GD 4x4 ou Peugeot P4 de 1983 : 3 roues complètes excellent état, toutes pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 4 roues alu avec pneus Michelin hiver 225x55x16, le tout neuf. Prix : 600 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Mercedes MB 100 : phares, feux, clignotants, enjoliveurs, très bon état. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Mercedes W123 de 1980 : sièges AV et AR, phares et feux AR, 2 jantes alu en 14 et divers. 1 moteur 300 turbo diesel 5 cyl. 1 BV4 W115 220D. Tél.: 06 77 78 29 41 (dépt. 84).

Mercedes W124 de 1991 : 8 jantes acier 5 trous, bon état, à retirer sur place 6,5J x 15H2 et 49. Prix : 15 € la jante. Tél.: 06 20 18 24 58 (dépt. 45).

NISSAN

Nissan Sunny de 1986 / Datsun Sunny de 1984 : diverses petites pièces. Prix : 10 €. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

OPEL

Opel Kadett de 1990, essence 1200 : moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Opel Manta B de 1975 à 1989, pièces SR, GT, GTE, GSi Fréquelin, pompes à eau, freins AV/AR, maître-cylindre, 2 capots, allumeur, 3 jeux de bougies, bobine HT, filtres à huile + essence, + diverses pièces. Donne avec lot huiles. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Opel Rekord coupé mot. boîte 6 cylindres, 2,2l, 450 €. 2 sièges AV simili, bleu, 150 €. Porte G/D, capot, 200 €. Moteur boîte Kapitan, 6 cylindres 2,9l, 450 €. Moteur Kadett 1000, 200 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).



PANHARD

Panhard 24 CT et PL17, épaves avec CG, petite remorque Michelin à restaurer. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Panhard Dyna de 1954 : démarreur Ducellier 6023, commande à tirette, rénové par pro. Prix : 60 € + port. Tél.: 07 83 08 20 84 (dépt. 30).

Panhard PL 17 : vilebrequin sans jeu, 150 €. Boîte de vitesses, 200 €. Tél.: 02 43 93 75 72 (dépt. 72).

PEUGEOT

Peugeot 104 : ailes AV, pare-chocs, optiques, radiateur, calandre. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 203 : toit ouvrant, état moyen, mais ne présente aucune perforation. Faire offre. Mail : gerard.malmasson@orange.fr (dépt. 10).

Peugeot 203 : deux pare-chocs Robri inox très bon état. Prix : 100 €. Tél.: 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

Peugeot 203 : montre neuve. 403 : tout les feux AR neufs. 203 : 2 feux Labinal, très bon état, 30 €. 404 coup/cab. : 2 poignées int, 20. comp 403 très bon état, 80 €. Bouch. ess Peugeot. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 203/403 : compteur, 40 €. + autres inconnu + horloges ou compte-tours divers de 20 à 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Peugeot 204 : carburateur complet. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 204 : moteur, 90 000 km. Prix : 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 205 ES : arbre à cames neuf. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 205 GL : pièces tôlerie et mécanique, feux avant et arrière. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 403 : 1 capot, 100 €. 1 grille de calandre, 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Peugeot 403 : calandre, baguettes, bas de caisse, lames ressorts avant, éléments pare-chocs, bloc compteur, soupapes, butoirs, enjoliveurs, roues, etc. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).

Peugeot 403 : compteur TBÉ, 80 €. Feux ARD cab. verre, 80 €. Idem plastic, ARD, 70 €. Trap. ess, 85 €, HT seul, 30 €. Cab verre, 15 €, le tout neuf. Montre neuve, 75 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 : pare-brise, lunette AR, capot AV. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 404/504 coupé/cabriolet : lots neuf phares feu AR clignotant AV, pompe essence élect. Bosch pompe injection Kugelfischer. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).



Peugeot 404/504 : boîte, pont, pièces, moteur, démarreur, cardans, arbres transmission, berline et pick-up, tôlerie et divers. Tél.: 06 38 19 62 11 (dépt. 29).

Peugeot 405 D: 2 disques freins AV neufs. 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 405 GL : kit embrayage, neuf, 50 €. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Peugeot 405 : 5 jantes, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 406 coupé : pare-chocs AR. 250 €. Tél.: 06 66 81 22 82 (dépt. 72).







Ventes pièces (suite)

PEUGEOT

Peugeot 406 Restyling de 1995 : attelage neuf complet avec faisceau électrique + poids tractable 1 500 kg. Prix : 90 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Peugeot 406 : système antidémarrage à porte clé transpondeur réf. 9571.R7, neuf, convient autres modèles. Prix : 50 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Peugeot 504 coupé : 4 jantes tôle et pneus et enjoliveurs, 195 70 R14, 2 neufs 2 occasion. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Peugeot tous modèles 1980 : 4 jantes acier avec enjoliveurs 15 pouces, montage possible sur plusieurs modèles, neufs en emballage. Prix : 120 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot tous modèles : boulons antivol de roues, neufs, réf. : 9606.PA. Prix : 40 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

PORSCHE

Porsche 911 3l et 3,2l de 1982 à 1989 : cause place, liquide stock pièces, excepté moteur et BV, livret entretien 21 x15 cm + docs technique. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Porsche 924 : un ventilo neuf Bosch réf. 321 819 021. Prix : 25 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

RENAULT

Renault 4 CV de 1954 : 1 démarreur à tirette Ducellier 6V réf. : 401A. Prix : 60 €. Tél.: 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV ou Dauphine : moteur entièrement révisé, peut tourner devant le client, avec boîte 3 et 4 vitesses, 316 et 318. Prix : 1 000 € le tout. Tél.: 02 47 42 64 82 (dépt. 37).

Renault 4 CV : caisse nue avec ouvrants (portes et capots) très bon état, pas de carrosserie à faire, plus divers. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).



Renault 4 CV : jerrican secours. Prix : 160 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

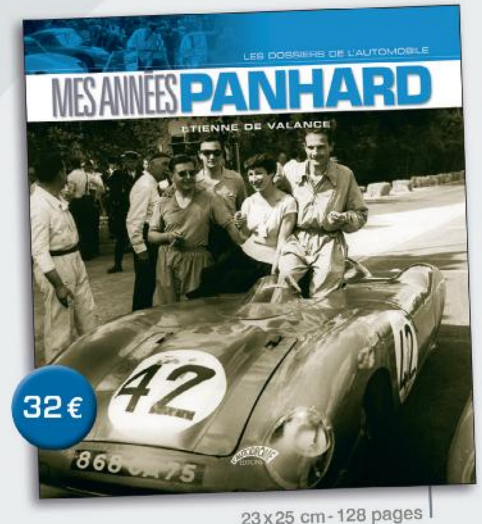
Renault 4 de 1960 : lot de 40 pièces, Delco, pot + coude, régulateur central, commodo, essuie-glace, silentbloc, câbles, feux AV + AR, etc. Prix : 60 € le lot. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 GTL de 1986 : pare-chocs AV/AR tube échapp. feux AR, portes AV/AR. Super 5 : pare-chocs AR hayon bon état, échange possible. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Renault 4 L : dynamo Ducellier 7346A, 12 volts, rénovée par pro. Prix : 60 € + port. Tél.: 07 83 08 20 84 (dépt. 30).

Renault 5, 1er mod. : tableau, boîte de vitesses. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).



Renault 5 Alpine turbo : 5 jantes, 2 réservoirs cylindriques, 1 de L89 ø25 et L53 ø25. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 5 GT turbo de 1987 : moteur avec embrayage + allumeur + entretoise filtre à huile + pompe à eau le tout très bon état. Prix : 400 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glaces, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 8 de 1968, type 1132, moteur complet + tableau de bord + nombreuses pièces, sièges, tapis de sol AV/AR. Tél.: 05 46 22 70 70 (dépt. 17).

Renault 8 Gordini de 1968 : rétroviseurs California et Obu chromés d'époque + monogramme 1093 + 1 enjoliveur de phare + 2 optiques gros et petit R8G. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini de 1970 : docs technique, manos, CT, cache culbuteurs, freins et disques AV/AR, + collecteur + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Renault 8 : pièces moteur culasse, bas moteur, carrosserie. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Renault 8 : portes AR gauche et droite + 2 capots AR + 2 pare-brise AV et AR, le tout en bon état. Prix : 200 €. Mail : linotte.guy.et.francoise@hotmail.fr (dépt. 70).

Renault 9 TC de 1982, pour pièces, moteur C1GD7/10, BV JB5005, alternateur, démarreur, cardans, phares, etc. Spoiler avant Renault 5 Alpine. Tél.: 06 86 60 43 45 (dépt. 60).

Renault 10 phase 2 : jupe AR nve. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 11 turbo : 2 sièges d'origine, TBÉ. Tél.: 05 46 22 70 70 (dépt. 17).

Renault 12 de 1974 : 2 jantes. 40 €. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Renault 12 TL/TS années 1969 à 1980 : pièces, kit freins AR, maître-cylindre neufs, pompe à essence, bobine HT, 3 jeux de bougies, volant Sport, filtres huile et essence x 4, longues portées Cibié et divers + lot huiles Elf. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans, démarreur, alternateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 12G ou R17G à saisir boîte ouverte type usine complète ou partiel avec autobloquant ZF à disques + couples 8 x 33 et 9 x 34. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 15/17 découvrable de 1979 : pièces, 1 hard-top, capot AV, phares AVD/AVG, 1 jeu de plaquettes AV/AR métal frein Bendix 65 et 66, 1 kit embrayage Valéo 003366, 1 démarreur et 1 alternateur. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Renault 16 : boîte, culasse, radiateur, démarreur, Delco. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 : démarreur neuf, jamais posé. Prix : 100 €. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Renault 16 : moteur et mécanisme pour essuie-glace arrière. Ensemble en bon état de fonctionnement. J'ai aussi le bras d'essuie glace. Prix : 40 €. Tél.: 06 85 44 52 48 (dépt. 78).

Renault 18 GTS de 1980 : capots, 50 €. 4 portières, 80 €. Pare-brise AV/AR, 50 €. Pare-chocs AV/AR, 50 €. Freins direction suspension, 50 €. Attelage, 30 €. Divers. Le tout 250 €. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Renault 18 turbo ou Fuego essence : 4 bielles + pistons, chemises, très bon état + pompe huile + poulie et pièces moteur + 2 culasses. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 19 16S Chamade de 1992 : ailes AV, bas de caisse, portes complètes, chauffage, réservoir, tableau de bord, moquette, mécanisme/glace, moyeux, fusées. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault 20 TS de 1983, type 1272TS : amortisseur avant neuf Monroe année 10/1975 à 03/1984. Prix : 130 € + frais de port. Tél.: 06 29 09 46 25 (dépt. 59).

Renault 20 : calandre, optiques, radiateur, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault bagues étanchéité anti-fuites, sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine Type UN, 369, 364 et 365. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio 1,9l diesel de 1994 : pompe injection Lucas révisée 100 €, 2 étriers + 2 disques AV ventilés neufs, démarreur + alternateur reconditionnés à neuf, culasse + goujons neufs éprouvée (facture) 250 €, bloc nu avec pistons, segments et coussinets neuf 300 €. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Renault Clio 16S de 1993 : volant avec moyeu, très bon état, le tout d'origine. Prix : 40 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault Clio 2 1900 dTi turbo, 150 €. Culasse, 150 €. Clim, 100 €. Radiateur + radiateur de clim. ventilateur, le 100 €. Capot AV, 60 €. Hayon, 60 €. Portes, 40 €. Ailes, 30 €. etc. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Renault Dauphine : filtre à air complet, 10 €. BV 3 vitesses, 50 €. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Renault Fuego : moteur essence, radiateur, cardans, calandre. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Jidé de 1972 ou A310 1600 moteur base R12G en 1905 cm³, très préparé avec carter sec + embrayage bi-disques Borg & Beck. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault monogramme divers écussons calandre 4 CV 1954, 15 €. Feux rouge 4 CV, 10 €. Clignotant 4 CV ou diverses porte 4L AR neuve, 20 €. Feux rouge 4L, 5 €. Feux R16. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Renault Rodeo 5 1981/1986 : 2 ailes AR, 2 portes complètes, + 1 capot AV moyeux + fusées volants + très beau poster couleur orange 1,00x0,62 neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).



Ventes pièces (suite)

RENÉ BONNET

René Bonnet Le Mans cabriolet de 1963 : crémaillère + livret "Sa conduite son entretien" état neuf. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

ROVER

Rover 111 de 1993, 3 portes : Neiman complet jamais servi, comme neuf. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

SALMSON

Salmson Randonnée : moteur BV, train AV, ailes AV et AR. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

SIMCA

Simca 1000 : dynamo Paris-Rhône G10 R40 12 volts, rénovée par pro. Prix : 60 € + port. Tél.: 07 83 08 20 84 (dépt. 30).

Simca 1301 SP : 1 aile avant droite. Prix : 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 5 : moteur avec boîte et sortie arbre. Faire offre. Tél.: 05 53 79 79 21 (dépt. 47).

TALBOT

Talbot Lago T14 : pont complet neuf. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Talbot T15 LB châssis moteur BV pont. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

TOYOTA

Toyota Liteace de 1971 à 1977 : toutes pièces. À partir de 5 €, échange poss. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

Toyota Rav 4 : 1 radiateur. Prix : 80 €. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK4 : housse cuir, jamais montée, prix justifié à négocier. Mail : gresse.yves@gmail.com (dépt. 26).

Triumph Spitfire MK4 : pare-brise, crémaillère, train AR, porte gauche, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Triumph TR4 : moteur complet. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle : 1 capot moteur. Prix : 30 €. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Volkswagen Cox de 1973 : deux ressorts courts + allumeurs Bosch 2, 1, 3. Prix : 80 €. Tél.: 06 33 04 20 24 (dépt. 01).



Volkswagen Golf : calandre 4 phares avec deux optiques au centre, très bon état. Prix : 80 €. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

VOLVO

Volvo 122S : collecteur échapp. + admission alu, calandre, vitrage, berceau moteur, tambours, disques, cerclo volant, silencieux intermédiaire inox, pont, dynamo, démarreur, feux AR rouge + chrome, radiateur chauffage, tôles réparation, pompe essence, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 124 ou 144 coupé : intérieur rouge, phare, baguette, calandre, chauffage, entrée de porte. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Volvo 140 : enjoliveurs jante, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 carburateurs SU HS6 record. à neuf, 2 Solex 40 ADDHE TBÉ, accessoires tableau bord, commodo, poignées intérieur. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 240 break : altern., démarreur, rétros ext, vitres latérales AR, étriers AV + AR, BV 5 ess. et diesel, 2 vides poches noir, pompe DA + support, calandre, 2 optiques + clignotants, Neiman, chromes pare-chocs AV + AR, baguettes carross.. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 340 : optiques, radiateur, rétro ext, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV + AR, tambours, fusées, triangle, boîtier direction, arbre transmission, poignées ext. + int, aile ARD, mécanisme ess. glace, réservoir, capot, malle AR, ventilateur + radiateur chauffage. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 1800 ES : vitrage, hayon, vitre latérale AR, chromes du vitrage + tour hayon, console, compteurs, boîtier injection, rétro int, portes, Neiman, butoirs AR neufs, jantes, disques AV, calandre, collecteur échapp. + admission, crémaillère de vitre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).



Volvo P1800 : portes, toit, tôles réparation ARD, levier vitesse couvercle boîte de vitesses, déflecteurs, ventilateur chauffage, caoutchouc pare-chocs, pont, mécanisme ouverture porte, seuils porte, dynamo + régulateur, démarreurs, boîte O.D, révisée. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo P1800 : rétro int, compte tour + compteur température rénovés, petits compteurs, jantes, vitrage, déflecteurs, poignées int. +ext, crémaillères vitre, radiateur chauffage, berceau moteur, 2 baguettes larges porte chrome nf, 2 accoudoirs rénovés. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo V70/850/740 break : ailes AV, hayon, capot, portes, moteurs lève-vitres + essuie glaces AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15 et 16, volants, boîtes de vitesse, accessoires intérieurs, rétros ext. + int. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

DIVERS

Accessoires cric à vis, 500 kg avec pompe à air Gergovia pour lot de bord, 30 €, le lot. Cric hydraulique 6 tonnes Gergovia, complet 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Caburateurs deux Dellorto 40 DHLA, révision complète. Tél.: 05 46 22 70 70

Carburateurs 2 Weber 40 DCOM, bon état. Tél.: 05 46 22 70 70

Carburateurs Solex DC vertical ø32/34 neuf + carbu Solex ø32 Eisa A neuf, + carbu Solex ø34 occasion + 2 cornets pour DC Weber 45 DCOE et divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Échappements PSA origine, neufs, 405 SRI, Mi16, 206 S16, 605 2.5TD, C25, J5TD. Références PSA et correspondance Walker, Bosal sur demande + silencieux Lancia Y 10. Tél.: 06 66 81 22 82 (dépt. 72).

Électricité Magnetos Bosch DU4, complète 80 €. 1 SEM suédoise E2R35 manque le bouchon, 40 €. 1 SEV N1A incomplète, 20 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Freinage garnitures années 60 à riveter tresse larg. 25, ép. 6, long. 3 m. Prix : 30 €. Tél.: 01 30 24 34 46 ou 02 37 27 51 40 (dépt. 78).

Galeries porte-valises pour cabriolet (2). Prix : 100 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Moteurs Millot L3, 350 €. Motopompe Bernard, 220 €. Groupe électrogène 2500w, 100 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Optiques stock de pièces avant ou arrière de véhicule divers. Tél.: 06 61 41 10 53, gabcha59@gmail.com (dépt. 59).

Optiques feux rouge 403 bouchon ess, 10 €. Feux 204 B, 5 €. 204, 304B, feux 504 feux rouge R16, 5 €, 4L 5 €. Feux AR Simca 1000, 5 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Pièces Citröen LN 2 feux AV état neuf, 20 €. Renault boîte frein comp. R6/R12, 40 €. 2 LP Bosch Halog. + AMP neuf, 75 €. 2 cerclo phare Simca 1000 neufs, 30 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	150	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189
190	191	192	193	194	195	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212
213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256
257	258	259	260	261	262	263	264														

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications. soit .... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

Ventes pièces (suite)

DIVERS

Pièces diverses bougies d'allumage et de préchauffage Champion, Bosch, NGK, filtre à huile, filtre à gasoil, filtre à air Purflux. Courroies distribution, courroies accessoires. Par lot ou à l'unité. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Pièces Peugeot/Citroën : 2 phares AVD et AVG réf. : SIEM, démarreur alternateur, kit embrayage, kit distribution, plaquettes AV. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Pièces Peugeot et Volvo : 200kg de pièces diverses, tableaux de bord, compteurs, culasse, rétros, etc. À enlever Kremlin-Bicêtre. Facile à vendre. Prix : 200 € le lot. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Pièces pour véhicules anciens, à partir de 1970 : amortisseurs AV/AR, pare-chocs AV Peugeot 405, 306, 205, R16, R18, R21, Ford Escort, Orion, C15, Visa, et diverses pièces. Par lot ou à l'unité. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Pièces Simca A90, Renault 4L, Citroën Traction 11BL, Jeep Cherokee, VM, Renault 19 et Chamade, Ford Sierra 4x4 et Fiesta. Petit outillage Facom, mascottes, revues. Tél.: 06 23 34 14 77 (dépt. 42).

Pièces 2 AB marchal 670/680, très bon état, 140 €. 1 AB Marchal 640, état neuf, 80 €. 4 enj. de roues Wolsley, 200 €. Préviseur cond. à D, 40 €. Cercle de phares Simca 1000 neufs, 30 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Plaquettes de freins différents modèles. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 pneu neuf F580 Firestone 185-65-14/86. Prix : 30 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 pneu V12 Kleber tube type neuf. Prix : 40 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 1 roue avec pneu Michelin 165/SR15 XZX, très bon état. Prix : 30 €. Tél.: 03 85 84 09 27 (dépt. 71).

Pneumatiques 2 pneus 155-80R13 79T, marque Continental récents, très bon état. Prix : 40 € les deux. Tél.: 03 85 84 09 27, HR (dépt. 71).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Pneumatiques 4 jantes Pilote Traction, 300 €. 3 jantes Targa tôle 165x13. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Pneumatiques 4 pneus Michelin 155-15XAS Radial avec chambre à air, 25 000 km. Prix : 50 € les 4. Tél.: 06 13 22 51 04 (dépt. 41).

Pneumatiques 4 pneus neige 185 70 14, 100 €. 2 pneus Michelin 215 70 15C, 80 €. Roue complète Scenic 185 65 15 neuve, 50 €. Tél.: 06 22 89 31 85 (dépt. 06).

Pneumatiques origine Alpine Dieppe : 2 roues complètes, jantes acier 8 alvéoles fixation 4 trous pneus Michelin X M+S 155/14 usure 15%. Prix : 120 € les deux. Tél.: 06 66 27 75 20 (dépt. 27).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Sièges vibrants (garniture) 12V/220V, neuf. Prix : 50 €. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Achats pièces

ALPINE

Alpine 110 : élément central pare-chocs arrière. Tél.: 05 63 75 31 22 (dépt. 81).

CITROËN

Citroën 2 CV : console autoradio Philips, faire offre raisonnable. Tél.: 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Citroën GSA : carburateur Weber neuf ou occasion. Faire offre. Tél.: 06 01 81 37 63 (dépt. 27).

Citroën Traction 15/6 de 1951 : nos uniquement 15/6 réf. : 461751 rondelle appui, 456882 arrêtoir Damper, 426932 rondelle fusée, clé 1669T écrou Damper. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

FORD

Ford Galaxy TDi 1995-2000 : airbag situé au niveau du volant. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

MATRA

Matra Djet et 530 : mano ø52 temp. huile et volt, CT ø80 entourage chromé Veglia, 2 pare-soleil. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes E300 turbo D de 1996 : culasse complète, en bon état, type 12419342. Tél.: 07 70 70 19 47 (dépt. 50).

PEUGEOT

Peugeot 404 Cab de 1966 : ferrures droite et gauche réf. : 9213-14 joint, 9209-10 traverse, 9227-01 allumeur Ducellier M50 590146. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

Peugeot 504 coupé/cabriolet : lot pièces neuves, phare : feux AR. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

RENAULT

Renault 12 : 3 jantes avec trou central. Tél.: 02 98 73 38 52 (dépt. 29).

Achats pièces (suite)

RENAULT

Renault 20 TS de 1983 : pare-chocs avant en TBÉ + rétro plastique côté passager, + aile AV coté chauffeur, TBÉ. Faire offre. Tél.: 06 29 09 46 25 (dépt. 59).

Renault 4 CV de 1952 : chemise pistons embase ø60 ou moteur en très bon état. Tél.: 06 23 07 58 15 (dépt. 46).

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Caravelle S de 1965 : carburateur Weber 32DR/203/204, en bon état. Mail : wu.humbel@bluewin.ch, Suisse.

Renault Goélette de 1959 type R2086 : boîtier de direction. Tél.: 06 07 41 31 37

Renault lots bougies Champion N62R, N57R, allumeurs Ducellier R234, R267, R230 pipes admission tous type Ferry Condrillier Tapie. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

SIMCA

Simca Aronde de 1956 : moteur essuie-glaces, et commodo pour P60. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

TALBOT

Talbot Tagora V6 : lots carbu Weber 40iT100, 40iT120, pipes admission commande. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

VESPA

Vespa 400 : pare-soleil avec fixations, commodos d'éclairage et de clignotants complets avec commandes et levier. Tél.: 04 71 09 13 63 (dépt. 43).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Berliet deux camions GR260 et GR280. Tél.: 05 65 64 55 72 ou 06 45 69 33 17 (dépt. 12).

Citroën 11 UB de 1939, contrôle ok. Prix : 15 000 € à négocier. Tél.: 07 68 63 36 36 (dépt. 10).

Citroën AC4 : joint de culasse, réservoir, pont AR, carburateur, bronze, dynamo, liste sur demande. Tél.: 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Citroën boîte de vitesses U23 3 vitesses 11 UB. Prix : 100 €. Tél.: 07 68 63 36 36 (dépt. 10).

Citroën HY : boîtes, radiateur, essence, diesel, cardans. Tél.: 06 38 19 62 11 (dépt. 29).

Citroën HY : porte cardans, portillons AR, robris flexibles amortisseurs, pare-chocs, nécessaire pour cylindre de roues, pneus. Tél.: 06 40 12 13 40 (dépt. 21).

Ford Transit diesel de 1982, benne élect, bon état, freins AR neufs, 2 pneus AV neufs, AR bon. + une pompe inj. 2 batteries récentes. Prix : 1 800 € à débattre. Tél.: 07 87 36 10 32 (dépt. 01).

Mercedes 307D de 1983, porte-voiture plateau basculant, treuil hydraulique 300 D, 240 D, refaits à neufs train AV, BV Hanomag 306, Talbot Tagora GLS. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).



Renault Estafette 1000 bleue, pas de corrosion, échange possible. Prix : 5 900 €. Tél.: 06 88 26 86 21 (dépt. 46).



Renault Estafette camping-car de 1975, rare et très belle voiture, 1re main, française, seulement 42 600 km, très saine, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault Estafette de 1974, rallongée surélevée, pour pièces ou à restaurer, sans CT, roulante. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 87 04 57 58 (dépt. 76).

Renault Estafette : 2 cardans neufs. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net



Renault fourgonnette de 1966, type R2105, très rare 4/5 places, 1re main, carte grise d'origine de 1966, à restaurer, châssis HS, moteur bloqué, très beau projet de restauration. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Roues bois à bandage ancien camion de 1914, à prendre sur place. Prix : 160 € les deux. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

Unic Georges Richard L2 de 1922, à restaurer, moteur bloqué, CG. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 67 05 10 45 (dépt. 19).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).



Volkswagen T3 Bus, à restaurer, CG 2 pl, équipé camping-car, sans moteur diesel, 800 €. + 1 Golf diesel SDi, 200 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Citroën HY : silencieux échappement, référence 182-901A. Tél.: 06 80 92 64 41 (dépt. 27).

Renault 1,6D Express de 1991 : bouchons d'essieu au centre extérieur de la jante (4 bouchons) AV/AR. Tél.: 06 12 34 44 17 (dépt. 03).

Renault Iveco benne de 1995 à 1998 + de 13 ans, bon état général, châssis court benne en V3M. Prix : 4 000 € à 6 000 €. Tél.: 06 85 54 41 01 (dépt. 30).

Ventes Caravanes

Pneus et jante neufs pour caravane dimensions 145x305x14x12 Michelin. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).



Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes Remorques



Erka de 1990, 350 kg, refaite à neuf électricité + feux neufs ridelles bâche neuve. Prix : 200 €. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Remorque monoroue Erde, + arceaux avec bâche, + une roue de secours. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).

Remorque porte-voiture basculante PV 0,480 kg, plateau PYC 1,500 t, CG, avec treuil. Prix : 800 €. Tél.: 06 38 19 62 11 (dépt. 29).

Ventes Tracteurs

Allis-Chalmer de 1954 : petit filtre à air orange. Prix : 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Goldoni Jolly : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Kiva pièces origine, lot ou détail. Tél.: 06 40 12 13 40 (dépt. 21).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Moteur Perkins 4 cylindres, 4.236, très bon état général, peu d'heures + démarreurs 12V + 24V. 1 000 € à débattre. Tél.: 06 48 49 80 72, le soir (dépt. 01).



Motoculteur Ferrari série 70, moteur Lombardini avec remorque tractée, benne basculante, fonctionne bien, idéal terrain difficile. Prix : 1 200 €. Tél.: 04 79 54 60 85 (dépt. 73).

Phare fouilleur Cluteroche 12 volts. 40 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Ventes Tracteurs (suite)

Presse Bamford BL 30, pneus tracteur usés 80% 11-2-28 faucheuse traction animale cadre vieux vélo téléviseur 12 volts + divers. Tél.: 06 85 54 41 01 (dépt. 30).

Renault Super 5 Alfa de 1967, en pièces, bon état, Perkins, 3 cyl, démonté N71 BV par relevage, carrosserie série D, N, barre de coupe. Tél.: 06 13 07 18 12 ou 06 44 86 94 07, le soir (dépt. 42).

Rivière Casalis presse moyenne densité des années 80 prévoir pneus et finir le réglage des lieurs avec de la ficelle plastique (fonctionnait avec dun Sisal) aiguilleS non cassées ! A restaurer ou pour pièces. Pas de TVA, pas de contact SMS ! merci. Prix : 750 €. Tél.: 06 75 75 69 16 (dépt. 26).

Roues motoculteur 4x9 20 €, 4x8 20 €, 5x15 30 €. Petite charrue motoculteur, 15 €. Braban, 30 €. Remorque motoculteur, 30 €. Pièces Staub diverses. PPX Staub roto. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Staub 5000 ou 6000 : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub PPX, 200 €. PP6 400 week-end, 50 €. Solo, 30 €. Hako, 60 €. Robin, 60 €. Iseki, 100 €. Force Goldoni, 250 €. Remorque motoculteur, 40 €. Tronçonneuse diverses, 30 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Tracteur tondeuse dans l'état, prévoir batterie et coupe. Prix : 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Échanges

Lambretta LD de 1954, restauré contre Golf 1 cabriolet, propre, valeur + ou - 5 000 €, ou 2 CV. Tél.: 06 23 21 23 73 (dépt. 21).

Ventes Jouets-Miniatures

Maquette à monter complète non déballée 110 numéros DS 21 Pallas 1/8e Altaya à saisir prix coûtant. Prix : 1 300 €. Tél.: 06 07 28 53 34 (dépt. 42).

Miniatures Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Miniatures Solido en boîte neuves 1/43e, Renault 4L, Alpine 4 cyl, Dauphine, R5 Maxi 1, R8 Gordini, Alpine 310 1923, Twingo, Fiat Abarth 500, Citroën H Michelin. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Solido collection véhicules et chars 1/43e, 130 unités, très bon état général, boîtes neuves. Prix : 1000 € à débattre. Tél.: 06 48 49 80 72, HR (dépt. 01).

Voitures au 1/18e et 1/43e dont une dizaine publicitaires. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Jouets-Miniatures

Auto/Bateau à pédale ou moteur, tôle ou plastique. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.

Ventes Docs-Automobilia

Affiches 24H du Mans voitures et motos. Tél.: 06 30 32 21 33 (dépt. 53).

Catalogues pub. auto et moto, photos, images, fiches, cartes postales création perso sous-verre À prendre sur place. Tél.: 04 94 26 14 59 (dépt. 83).

Cycles Gladiator : 2 affiches 0,70 m x 0,50 m, imprimerie Bougard Paris, 1 plaque émaillée, piles Wonder 100x100. Tél.: 01 34 60 48 50 (dépt. 78).

Dictionnaire Citroën réparation type H 1 200 kg, catalogue pièces Citroën T45, T46, T55, 6 cyl. Prix : 15 € le lot. Tél.: 02 31 20 82 23 (dépt. 14).

Écorché d'un moteur explosion 2 temps monocylindrique, vue sur pied, tête bielle, piston, canal transfert gaz, panneau explicatif convient expo. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Écorché d'un moteur explosion 4 temps mono, vue sur pied, tête bielle, piston, aspir, échap, soupapes, poussoirs, pignons distribution convient expo. Prix : 350 €. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Étude technique Jeep type Willys, Ford, 40 pages de textes, planches dépliables, écorchés, historique, mécanique, électricité, très bon état. Prix : 30 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livre Lamborghini tous les modèles année par année, 1987, de Serge Belly. 90 € port inclus. Tél.: 06 08 31 54 15 (dépt. 06).

Livre Paul Frère, intitulé "Éternelles Porsche 911, Le Grand Livre" 400 pages, 245 x 272 mm, édition 1994 + manuel technique et entretien 21 x 15 cm de 1984. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Livres auto moto Renault, Peugeot, Citroën, Lancia, BMW, Ferrari, Lamborghini, anglaises américaines, etc. Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Harley mobs scooters cyclos BMW motobécane, etc + docs pub. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Livres de Bord, 5 € pièce. Renault 6 Lada 2102 Citroën GS AX CX 2000 2200 Peugeot 204 403 304 Toyota Celica Panhard PL17 Fiat 1500 Chrysler 1307. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Magazines 2000 revues auto, Gazoline, LVA, Auto Retro, Rétroviseur, Rétropassion, Auto Heroes, Youngtimers, etc. + Hors-séries + 3000 revues moto MJ, MR, MV, MC, CR, MRC, LVM, Moto Legende, Motocross d'hier, trial, enduro et plus. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens de 1960 à 2003 : Flat 6, Échappement, Auto-Poche, Moteurs, Scratch, Sport Auto, Virage, RS Mag, Auto-Course, Auto-Pop, etc. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Magazines anciens Gazoline, Rétroviseur, AutoRétro, Nitro, Rétrohebdo, Autoplus, Classiques Sport Auto + divers. Prix : 200 € le lot. Tél.: 06 80 03 91 42 (dépt. 27).

Magazines Auto Rétro, lot de 32 numéros ou série entre 1981 et 1988 (10 à 100). Prix : 64 € le lot, ou 2 € + port/n°. Tél.: 06 72 47 15 54, pierre.mericam@orange.fr (dépt. 78).

Magazines Autopassion lot de 88 numéros 1987-1996. Pas de vente au numéro. Prix :

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - Tél. : 01 47 11 20 42**

1 PA texte Gratuit
SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte
AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE.................................... MODELE.................................... ANNEE....................

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

Mail

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

440 € le lot, port compris. Tél.: 06 72 47 15 54, pierre.mericam@orange.fr (dépt. 78).

Magazines divers manuels de réparation Expert Automobiles de 1970 à 2005. Par lot ou à l'unité. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Magazines Gazoline 2008 à 2018, 73 numéros. Prix : 50 € le lot + port, ou livraison sur Paris. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Magazines Gazoline, 250 numéros, du n°15 - juin 1996 au n°263 - février 2019 + n°1. Prix : 500 € le lot, port compris. Tél.: 06 72 47 15 54 (dépt. 78).

Magazines L'Auto Journal série Prestige lot de 7 numéros. Prix : 5 € /n° + 4 € frais de port. Tél.: 06 72 47 15 54, pierre.mericam@orange.fr (dépt. 78).

Magazines Porsche Flat 6, RS, n°199, 205, 213, HS1, 2 et 3, RS Mag n°74, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 89, 549, 697. Prix : 5 € l'unité + 3 € frais de port. Tél.: 06 72 47 15 54, pierre.mericam@orange.fr (dépt. 78).

Magazines Rétroviseur n°1 à 198, AutoRétro 1 à 66 + 183 et 185, Super VW n°3 à 113.1 €l'unité. Tél.: 06 75 92 11 43 (dépt. 60).

Magazines Sport Auto, lot de 27 numéros 2001-2004, dont 2 années complètes 2001-2002. Prix : 110 € le lot, ou 4 €/n°+ frais de port. Tél.: 06 72 47 15 54, pierre.mericam@orange.fr (dépt. 78).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Mascottes très belles. Tél.: 06 08 46 42 54, ronald.becard@wanadoo.fr (dépt. 77).

Peugeot cassette VHS/Secam, concerne les accessoires pour 406, rare. Prix : 15 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Renault Dauphine, ancien poster (0,99x0,75) + poster Peugeot cabrio 176, noir/blanc 1,17x0,77 + posters Renault divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault MR et PR : R4, R5, R6, R8, R9, R11, R12, R14, R15, R16, R17, R18, R20, R30, Fuego, Estafette, Trafic, 4 CV, Dauphine, Floride, + posters neufs et divers RTA. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

RTA Jeep, GMC, Dodge, M29, Scherman, VLR, UMM, Diamont, Land Rover, R18, Méhari, Panda 4x4, Vitara, Xtrail, BJ toytoa, Lada Niva, Citroën 7 11 15 Type A B2, B10, B14, Rosalie, 2 CV, Ami 6, Ami 8, Dyane, Visa, C15, C25, CX, BX, AX, DS, iD, etc. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA lot Citroën BX diesel CX 2200D CX2200 ess, utilitaire 350, 370, 450. Peugeot 204 ess, 204D, 504D, 505D, 604D, 604 ess, Renault Laguna ess, Volkswagen Golf D, Golf ess. Fiat Ritmo. Tél.: 02 31 20 82 23 (dépt. 14).

RTA lot de 200 diverses, des années 1960 à 2000 environ, Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Ford, Fiat Volkswagen, Opel, Mini. Prix : 300 € le lot, pas de détail. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

RTA lot Seat Ibiza ess. diesel, Ford Fiesta essence, Opel Corsa essence, 1000, 1200, 1300, DAF 44 844 cm³ tous modèles. Tél.: 02 31 20 82 23 (dépt. 14).

RTA MR25 Renault Dauphine de 1956, 157 pages, textes et planches, mécanique, carrosserie, électricité, couverture verte, fortement cartonnée, très bon état. Prix : 45 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

RTA Peugeot 201, 202, 203, 403, 404, 504, 505 Dangel, 604, 601, 602, 204, 304, 405, 605, Renault 4 CV, Dauphine, Fregate, Express, Estafette, R4, R5, R6, R8, R12 Gordini, A310, R14, R18, R16, R20, R25, R30, Volvo, Austin, Panhard, etc. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Peugeot 205 1983/1998 essence et diesel, 220 pages. 50 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

RTA Peugeot 205D, GS, R5D, Renault 20 TS, LS, TX, 10 € pièce. Classeur Saga de la 4 CV, 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

RTA Simca 5, 6, 8, Aronde, P60, 1100, 1200, 1500, 1501, Bagheera, BMW, Mercedes, Fiat, Ford, Volvo, Lada, toute la RTA dispo. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Docs-Automobilia

Catalogues publicitaires, auto, moto, cyclo, bateau 1919-2019. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokaï. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

OUTILLAGE

Vends 200 outils, marteaux, divers, TAS divers, 2 olives chlu. O et à becs. Outillage d'ancien tôlier-chau. Le tout en bon état. Faire offre. Tél.: 01 47 49 31 85 (dépt. 92).

Vends appareil de contrôle de géométrie marque FACOM GTR 300, bon état, prévoir élastiques entre les têtes. Prix : 250 €. Tél.: 06 66 81 22 82 (dépt. 72).

Vends chalumeau Oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Oxy Acetylène 6D bouteilles + manos + découpeur + chauffeur chariot, très bon état général. Prix : 2 000 € à débattre. Tél.: 06 48 49 80 72, le soir (dépt. 01).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends compresseur Creyssensac 500l bi-cylindre. Prix à débattre. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Vends compresseur Creyssensac de 1953, 200 litres, 1 piston, moteur à remplacer 25-3 cv, petite fuite à la cuve, à ressouder. Prix : 100 €. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Vends divers matériels et outillages mécanique, tôlerie, peinture, cabine peinture, pont élévateur, poste à souder Mig, poste à souder autogène, etc. Cause retraite. Par lot ou à l'unité. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Vends gros coffret outils mécanicien KS Tools très complet, garantie à vie, état neuf + outils Facom coffrets 1/2 1/4, clés mixtes + mixtes à cliquet, clé Allen BTR Torx tournevis clé dynamo, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends moteur Bernard type W19, breveté SGDG N B 611506 avec pompe SIHI. Prix : 60 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr/mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

AUTRES

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends chargeur batterie 24 volts, 90 amp, 70 kg, conviendrait véhicules militaires, poids lourds ou jumeler 2 batteries 12 volts. 50 €. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Vends charrue de jardin, en état de fonctionnement. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Le bulletin d'abonnement est en page 113



Vends huile Antar Molygraphite, 6 bidons. Prix : 90 €. Tél.: 02 54 20 20 55, HR (dépt. 41).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).



Vends karting châssis moteur homologué. Prix : 120 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU 70e SALON DU JOUET DE NUREMBERG [1]

La Spielwarenmesse de Nuremberg est traditionnellement "le" rendez-vous annuel au cours duquel les fabricants du monde entier dévoilent leurs nouvelles miniatures. Véhicules finalisés ou prototypes, nous vous présentons ici un premier aperçu de ce que sera l'année à venir en matière de modèles réduits. La plupart étant encore assez loin de la commercialisation, cela explique l'absence de prix publics. "Willkommen in Nürnberg!"

Abarth 2000 Monoposto SE08 1965

Nom du fabricant : ABC Brianza - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** ABC348 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** record 1965 - **Prix :** nc.

Celle qui est souvent appelée "la plus belle des Abarth" a signé plusieurs records d'accélération avec Carlo Abarth à son volant en catégorie 1 000 et 2 000 cm³. Elle fut l'une des stars de l'édition 2018 de Rétromobile et, cette année, ABC Brianza, un artisan italien, nous en offre seulement 60 exemplaires numérotés et parfaitement reproduits au 1/43.

AC Aceca



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43ACE002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette AC Aceca devrait arriver dans un coloris rouge vers le mois de mai. Le coupé, produit de 1954 à 1963, était animé à l'origine par un moteur AC, mais une version dotée d'un bloc Bristol appelée Aceca-Bristol fut disponible de 1956 jusqu'à la fin de la production. Une autre variante pourvue d'un 2 553 cm³ fut vendue entre 1961 et 1963 sous le nom d'Aceca 2.6. Bravo à ce fabricant de s'intéresser à des voitures peu traitées en miniatures !

AEC Regent RT ouvert 1950



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BUS018 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** London Transport - **Prix :** nc.

Le catalogue Ixo diffusera en 2019 trois nouveaux bus, dont cet AEC Regent des transports londoniens des années 1950 en modèle découvert. Il s'agissait d'un bus à impériale construit conjointement par AEC et le service des transports de Londres : London Transport. C'était l'autobus rouge typique de Londres dans les années 1950, avant que le Routemaster ne lui succède dans les sixties. Dommage, aucune figurine n'est prévue dans cet engin pourtant parfaitement réduit au 1/43.

BMW Isetta 250 Découvrable



Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 08520 et 08521 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu clair ou jaune et blanc - **Parties ouvrantes :** portière avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** départ en vacances - **Prix :** nc.

Cette Isetta fait son retour au catalogue en édition limitée à seulement 500 exemplaires numérotés sur la plaque d'immatriculation par coloris. Le fabricant la commercialisera dans une finition "départ en vacances" avec une valise sur le porte-bagages arrière. Remarquez la capote en position ouverte alors que, jusqu'ici, cette Isetta ne disposait que d'une capote fermée. Notons enfin que Revell revient au zamak et met en valeur la fabrication européenne de cette miniature.

Bussing 8000 S13 1952



Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 07555 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge, vert et crème - **Parties ouvrantes :** nc - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Wandt - **Prix :** nc.

Les amateurs de camions vont être heureux de pouvoir construire cette maquette réduite seulement 24 fois, même s'il s'agit d'un Bussing peu connu chez nous ! 303 pièces la composeront, ce qui lui donne un indice de difficultés de 4 sur 5. Côté accessoires, rien ne manque. De plus, la décoration qui sera fournie avec nous plonge de suite dans l'ambiance. Au total, une fois monté, ce camion d'Allemagne de l'Est ne mesurera pas moins de 37,3 cm.

Citroën Ami 6



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matière :** zamak et châssis tôlé - **Couleurs :** nc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Les collectionneurs connaissent très bien la "Série 100" de Solido et, bonne nouvelle, ce fabricant va la rééditer en 2019. Cette Ami 6 sera vendue dans un coloris inédit pour les membres du tout nouveau club Solido, et d'autres teintes devraient être disponibles pour le commerce traditionnel. A Nuremberg, seul un prototype peu avancé était présenté et, pour l'instant, quelques inconnues restent encore. Par contre, l'actuelle gamme au 1/43 devrait disparaître petit à petit du catalogue.

Avia A21F 1985 tôlé

Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RAC276 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, bleu clair, bleu foncé et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Team Skoda 1985 - **Prix :** nc.

Ce véhicule d'assistance du team Skoda officiel sera fourni sans plateau de remorquage, mais une Skoda 130 L du rallye de Monte-Carlo 1987 pourra l'accompagner et s'accordera parfaitement avec cet utilitaire ! La décoration est tampographiée, mais on note l'absence totale de parties ouvrantes et, plus grave, une finition incomplète où il manque la mention "Motokov CSSR" sur les côtés arrière. Pour l'instant, il ne s'agit que d'un prototype, donc rien n'est définitif !



Citroën DS 21

Nom du fabricant : Ebbro - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 25009 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** portières avant et capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Depuis 2015, Ebbro commercialise une superbe maquette de DS 19 réduite 24 fois en plastique ABS sous la référence 25005. En 2019, nous aurons droit à cette très belle DS 21, toujours au 1/24 et en kit, munie de portières avant et d'un capot moteur fonctionnels ainsi que d'une roue de secours amovible. Ligne juste et finition maximaliste ont toujours été les maîtres-mots de ce fabricant japonais, et ce sera encore le cas pour cette nouvelle réalisation dotée également d'une direction fonctionnelle.

Citroën SM Shooting Brake 1970



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 450021200 - **Matière :** résine - **Couleurs :** or métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Après nous avoir proposé cette SM si particulière au 1/43 en résine, Schuco va récidiver en 2019, mais cette fois au 1/18. Elle sera diffusée en seulement 500 exemplaires et dans le coloris unique du modèle à l'échelle 1. Pas de partie ouvrante ni suspension pour cette Citroën qui intégrera la collection "PRO.R18" et bénéficiera d'une finition digne des plus belles miniatures à cette échelle, si l'on en juge par le prototype visible au Salon ! On est déjà impatient de voir la version définitive…

Coffret 3 scooters



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450380000 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** bleu clair, bleu, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Sous la référence 450380000, Schuco nous offrira, en 2019, un ensemble de trois scooters dans lequel on trouvera un Zundapp Bella, un Simson Schwalbe KR51 et un Vespa PX. Un coffret historique réunissant trois stars des vélomoteurs et qui devrait obtenir un vif succès tant les scooters réduits au 1/43 sont rares. Leurs béquilles seront amovibles. Le scooter Simson KR51 sera quant à lui reproposé sous la référence 450367200, transporté sur un Barkas B1000.

Datsun Fairlady SPL213 1960





Nom du fabricant : Ebbro - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge et blanc ou blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Déclinées en deux coloris, ces miniatures (encore à l'état de prototypes) ne seront disponibles qu'en version capote ouverte. Pour rappel, Datsun, créé en 1931, est l'ancien nom de Nissan. De 1958 à 1986, seuls les véhicules exportés étaient badgés Datsun. La SPL213 fut fabriquée au Japon en seulement 217 exemplaires et disposait de la même mécanique que le camion Datsun 223. Ce fut la première "Fairlady" produite. Pour la petite histoire, l'auto fut baptisée ainsi car, en 1958, le président de Nissan, Katsuji Kawamata, était fan de la comédie musicale "My Fair Lady" jouée à Broadway.

Delahaye Type 163D Duffau extra long 1949



Nom du fabricant : ABC Brianza - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** ABC347 - **Matière :** résine - **Couleurs :** ivoire et marron - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitres, essuie-glaces, baguettes - **Décorations :** non - **Prix :** 529 euros.

Dommage que le tarif de ce bus soit si élevé, car il est magnifique et offre un niveau de finition exceptionnel. Forme parfaite et aménagement extérieur maximaliste sont ses autres points forts, ainsi que les poignées rapportées réalisées en métal, tout comme les barres de calandre ou les rétroviseurs extérieurs. Attention car seuls 60 exemplaires numérotés seront fabriqués !

Fiat 242 tôlé



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18RMC027WX - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** assistance Fiat Alitalia 1978/1979 - **Prix :** nc.

Ce n'est plus un mystère, ce fabricant qui, jusqu'ici, s'intéressait essentiellement au 1/43 a fini par céder à la mode du 1/18. Ce superbe ensemble d'assistance rallye de l'écurie Fiat Alitalia des années 1978 et 1979 sera vendu avec tous ses accessoires sur la galerie (non amovible) et son plateau (contrairement à notre photo), mais sans voiture sur ce dernier. La décoration est réalisée en tampographie, mais hélas, ce Fiat ne possède ni partie ouvrante, ni suspension.

Ford Transit MkII tôlé



Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RAC270X et RAC271X - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, bleu et jaune, rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** team Rothmans David Sutton et team Belga - **Prix :** nc.

Ixo diffusera ce Ford Transit tôlé sous deux finitions, avec galerie de toit sur laquelle est placé un jeu complet de jantes et de pneus. Sous la référence RAC270X, il s'agit d'un véhicule d'assistance du team Rothmans David Sutton qui exista de 1979 à 1981, avec en point d'orgue le titre de Champion du monde des rallyes 1981 d'Ari Vatanen. Sous la référence RAC271X, on trouve une variante du team Belga qui concourut une quinzaine d'années en rallye.

Jowett Jupiter SA 1950



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43JUP002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Oxford nous comble en nous offrant des miniatures très souvent inédites. C'est le cas de cette Jowett Jupiter SA, déjà sortie en 2018 en vert anglais (illustrée ici) et commercialisée en 2019 dans un superbe coloris rouge non visible au Salon. La Jowett Jupiter fut produite par Jowett Cars Ltd d'Idle, près de Bradford. Le châssis nu fut exposé en octobre 1949 au London Motor Show, alors que la voiture complète sera dévoilée pour la première fois à New York en avril 1950. Sa fabrication s'est poursuivie jusqu'en 1954. Sachez que toute la face avant devait être levée pour accéder au moteur.

Land Rover avec remorque et Aston Martin DB5



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/90 - **Réf. :** 450502700 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** bleu et crème, gris et bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** British Car Service - **Prix :** nc.

La gamme "Piccolo" de Schuco est un véritable mythe outre-Rhin, mais un peu moins chez nous. Quoi qu'il en soit, ces miniatures "naïves" disposent d'un certain charme qui ne passe pas inaperçu, notamment parce qu'elles sont moulées d'un seul bloc en zamak ! C'est dans cette collection au 1/90 que nous allons retrouver 500 exemplaires d'un ensemble composé d'un Land Rover avec remorque sur laquelle se trouvera une Aston Martin DB5.

Ford Fairlane



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/40 - **Réf. :** 450175900 et 450176000 - **Matière :** zamak et tôle - **Couleurs :** rouge et blanc, noir et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Highway Police - **Prix :** nc.

Décidément, les rééditions ont le vent en poupe, et c'est encore le cas chez ce fabricant allemand qui revisite son antique gamme "Micro Racer" ayant vu le jour en 1954. Cette Ford Fairlane apparue en 1958 sera vendue en version civile sous la référence 450175900 et "Highway Police" sous la référence 450176000. Rappelons que les miniatures de cette collection sont proposées avec moteur à ressort et une clé.

Meyers Manx Buggy 1968

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802701 et S1802702 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu ou orange métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Solido a décidé de jouer l'originalité en nous offrant ce magnifique Buggy Manx en deux coloris : bleu avec capote fermée sous la référence S1802701 et orange métallisé sous la référence S1802702, sans la capote. Les buggys en miniatures sont tellement rares que nous ne bouderons pas notre plaisir de pouvoir en acquérir deux, d'autant que la finition devrait être à la hauteur de nos attentes. En tout cas, les deux prototypes visibles au Salon étaient déjà très prometteurs.

Mercedes 35 HP 1901



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 450043100 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** capot amovible - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette Mercedes est la première automobile de la marque allemande, fondée par Emil Jellinek en 1900. Wilhelm Maybach est à l'origine du dessin de la 35 PS (son nom allemand), conçue à Stuttgart par la société Daimler Motoren Gesellschaft (DMG), prédécesseur de Daimler-Benz. Souvent considérée comme la première voiture de course de l'histoire, elle remporta sa première victoire sur circuit en 1901 à Nice. Quelques exemplaires furent également vendus à des particuliers. Schuco va en commercialiser une très belle reproduction au 1/18 avec capot moteur ouvrant, le tout en métal et à seulement 1 000 unités !

Panhard Movic

Nom du fabricant : Norev Classics - **Echelle :** 1/50 - **Réf. :** CL 4531 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Goulet-Turpin - **Prix :** nc.



Les amateurs de Dinky Toys d'antan vont être heureux de pouvoir s'offrir ce semi-remorque conçu dans le plus pur style de nos jouets d'antan. Une miniature où la décoration sera tampographiée et qui sera proposée dans la collection "Norev Classics". Goulet-Turpin était une chaîne de magasins aujourd'hui disparue. Elle est à l'origine de deux révolutions commerciales en France : la création du premier libre-service, à Paris (dans le XVIII[e] arrondissement), le 6 juillet 1948, et du premier supermarché français d'une surface de 550 m^2 : l'Express-Marché de Rueil, en région parisienne, en 1958. Cette chaîne disparaîtra en 1979 ; les magasins de proximité seront repris par le groupe Promodès et les hypermarchés par Euromarché (ils deviendront ensuite des… Carrefour !).

Peugeot 205 GTi 1.9 Phase 1 Rallye 1989



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1801701, S1801702 et S1801703 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, rouge, jaune - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Tour de Corse 1989 (n°89) et Tour de Corse 1990 (n°16) - **Prix :** nc.

En 2019, Solido sortira ses griffes en éditant pas moins de quatre variantes de Peugeot 205 ! Une version 205 Rallye Phase 1 peinte en blanc (réf. S1801701), une 205 GTi 1.9 Phase 1 rouge (réf. S1801702), une 205 Rallye usine vue sur le Tour de Corse 1989 (n°89) fabriquée en seulement 1 000 exemplaires (réf. S1801703) puis, un peu plus tard, une deuxième variante du Tour de Corse 1990 portant le n°16 (la référence n'est pas encore connue).

Peugeot 403 Cabriolet

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matière :** zamak et tôle - **Couleurs :** nc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Solido va donc redémarrer sa gamme star dénommée "Série 100" qui a fait le bonheur des collectionneurs des années 1960 aux années 1980. Cette nouvelle "Série 100" devrait offrir un coloris réservé aux membres du club Solido et d'autres teintes pour le commerce traditionnel. Ce sera également l'occasion, pour le fabricant, de reproposer des coffrets mythiques tels les "Caravaning" et de créer ses propres moules au 1/43 car, jusqu'à ce jour, les miniatures de la gamme 1/43 n'étaient que la réutilisation de ceux appartenant à d'autres constructeurs. Nous sommes impatients de connaître la suite du programme.

Renault Floride 1959

Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CL5121 et CL5122 - **Matière :** zamak et châssis tôle - **Couleurs :** jaune Bahamas métallisé, bleu Narvik et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Dans le plus pur style de nos jouets d'antan viendront s'ajouter, en 2019, dans le catalogue Norev, ces deux coloris de Floride 1959. Les miniatures seront commercialisées dans un boîtage façon vieilles Norev des années 1950. Les moules sont issus de l'ancienne gamme de miniatures Dinky Toys via le regretté groupe de diffusion Atlas. Carrosserie en zamak et châssis tôle sont de mise, et on notera l'apparition des pneus à flancs blancs. Il n'y a plus qu'à attendre la sortie officielle de ces deux autos.

Porsche 928 1977



Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/16 - **Réf. :** 07656 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** nc - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Cette maquette au 1/16 ne sera composée que de 67 pièces, mais son indice de difficultés de montage est pourtant de 4 sur 5. Cela est essentiellement dû à son niveau de finition supérieur, notamment côté aménagement intérieur. Par contre, vous ne pourrez pas acquérir cette 928 avant le mois d'avril.

Porsche 934 1976



Nom du fabricant : Majorette - **Echelle :** 1/57 - **Réf. :** 212052016 et 212052017 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert foncé - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Vaillant-Kremer (n°9) - **Prix :** nc.

Cette version est celle que pilotait Bob Wollek pour le team Vaillant-Kremer lors de la saison 1976 de la Porsche Cup. Nul doute que les amateurs de Groupes 4 et 5 se souviennent de ces couleurs bien reconnaissables. Elle sera diffusée par Majorette, dans sa toute nouvelle gamme "Deluxe Vintage", avec suspension, portières ouvrantes, pneus nylon et surtout des jantes et une décoration plus réalistes. Que ce soit sous blister ou en emballage individuel, la miniature sera proposée dans un boîtage cartonné, comme à la grande époque de ce fabricant.

Renault Clio Williams 1993



Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 517522 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Williams - **Prix :** nc.

La très ancienne gamme Jet Car de Norev s'étoffera en 2019 grâce à l'arrivée de six nouvelles miniatures "youngtimers" au 1/43, dont cette Clio Williams de 1993

Panhard Junior

Nom du fabricant : Milezim - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

La marque Milezim, qui n'est disponible que sur Internet ou directement à la boutique Auto Moto (6 rue des Halles, 75001 Paris - T. 01 45 08 05 05), va faire fort en 2019 en sortant 30 nouveautés, dont cette Panhard Junior. Fabriquée en résine, elle sera peinte en gris clair ou dans une superbe teinte bleu foncé avec capote ouverte. On appréciera particulièrement le travail réalisé sur les accessoires, loin d'être bâclés malgré un prix de vente qui ne devrait pas atteindre les 40 euros.



Renault 4 F4 1975

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 1802201 et 1802202 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, jaune blanc, noir et jaune - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Renault Service et La Poste - **Prix :** nc.

Plusieurs versions de cette fourgonnette Renault 4 F4 1975 devraient se succéder : une civile sous la référence S1802201, puis une Renault Service sous la référence 1802202 en 2 500 unités. Un peu plus tard dans l'année débarquera une variante de La Poste dont la référence nous est inconnue, mais dont le prototype était visible sur le stand Solido de Nuremberg. Cette Renault 4 F4 disposera de portières avant et d'une direction fonctionnelles, mais la suspension sera absente. Toutefois, celle présentée au Salon était déjà très prometteuse !

peinte en bleu sportif métallisé et dotée des fameuses jantes dorées. Nous sommes ici dans l'univers du jouet, le prix de vente sera donc en conséquence, bien que la qualité soit au rendez-vous. Sortie prévue en fin d'année 2019.

Renault Saviem JL20

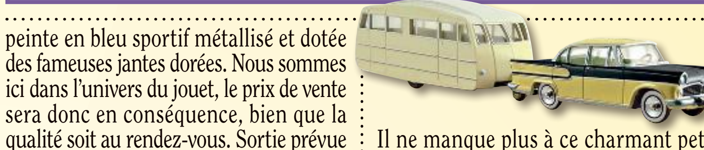


Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/50 - **Réf. :** CL5311, CL5312 et CL5313 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** rouge et gris, jaune et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Mobil - **Prix :** nc.

Toujours dans sa gamme "Norev Classics", ce fabricant ne nous offrira pas un, ni deux semi-remorques JL20, mais bien trois ! La première déclinaison portera la référence CL5311 et représentera une variante citerne Mobil, puis une finition "Portes-câbles" sera proposée sous la référence CL5312 ; elle prendra ensuite la forme d'une grosse dépanneuse sous la référence CL5313. Si cette dernière version n'est qu'une simple redécoration, avouons que les deux autres variantes ne manqueront pas de charme avec leur style "à l'ancienne" !

Simca Vedette Chambord 1958 avec caravane Hénon

Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CL5711 et CL5712 - **Matière :** zamak et châssis tôle - **Couleurs :** jaune paille et noir diamant, bleu Léman et gris princesse - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.



Il ne manque plus à ce charmant petit ensemble qu'une galerie de toit agrémentée de bagages pour faire parfaitement illusion. Quoi qu'il en soit, il sera commercialisé en coloris jaune paille et noir diamant avec caravane beige (réf. CL5711) ou en Léman et gris princesse avec caravane blanche (réf. CL5712). Les caravanes Hénon furent créées à la fin des années 1920 par Henri Hénon et revendues en 1972 après une grève du groupe Sommer-Allibert. Henri Hénon en profita pour prendre sa retraite. Il s'agit ici d'un véhicule à double essieu datant du tout début des années 1950.

Subaru 360 1958







Nom du fabricant : Ebbro - **Echelle :** 1/43 et 1/18 - **Réf. :** 45685, 45686 et 81112, 81113 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu ciel, ivoire - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces au 1/43 - **Décorations :** non - **Prix :** nc.

Ebbro nous avait déjà proposé cette Subaru 360, mais au 1/12 (réf EB12001) et en modèle 1963. En 2019, il va récidiver au 1/43 et au 1/18 avec un modèle 1958. Chaque échelle sera disponible en deux coloris : ivoire ou bleu clair, et toutes les miniatures seront fabriquées en résine. Elles n'auront aucune partie ouvrante mais devraient disposer d'une ligne et d'une finition à la hauteur de ce que nous offre habituellement ce fabricant. En tout cas, les prototypes présentés au Salon de Nuremberg avaient déjà fière allure !

Talbot-Lago T26C 1949 et 1950

Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CL5811 et CL5812 - **Matière :** zamak et châssis tôle - **Couleurs :** bleu clair, bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** coursifiée - **Prix :** nc.

La Talbot-Lago T26C ("T" pour Talbot, "26" pour 26 chevaux et "C" pour Course) est une monoplace de Formule 1 à moteur atmosphérique ayant existé de 1948 à 1950. Elle fut assemblée en douze exemplaires, et un modèle deux places fut construit sous l'appellation T26 GS afin de courir aux 24 heures du Mans 1950 lors desquelles elle termina première ! La n°24 (réf. CL5811) participa à la saison 1950 aux mains de Louis Rosier alors que la n°8 (réf. CL5812) fut pilotée par Georges Grignard, vraisemblablement lors du Grand Prix de Paris 1950 qui se courut, le 30 avril, sur le circuit de Montlhéry. Ces deux miniatures, issues de la collection Dinky Toys d'Atlas, sont désormais équipées d'un châssis estampillé Norev et présentées dans un boîtage de la gamme "Classics".

Volkswagen Coccinelle Cabriolet 1303 BJ 1976

Nom du fabricant : Le Grand - **Echelle :** 1/8 - **Réf. :** LE100 et LE101 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** jaune Sunny et vert vipère métallisé - **Parties ouvrantes :** portières, capot moteur et coffre - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** nc.



Accueillir une nouvelle enseigne est toujours une bonne nouvelle ! L'Allemand Lemke, spécialiste de trains aux échelles N (1/160), TT (1/120) et HO (1/87), se lance dans la très grande échelle avec la marque Le Grand qui nous présente déjà deux voitures : cette Coccinelle en deux coloris et une Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé. La Cox est disponible en kit peint composé de plus de 500 pièces. Capote, portières, capot et coffre sont fonctionnels, à l'image de la direction et de la suspension. La plupart des composants sont vissés ou boulonnés et les éléments sont construits en différents matériaux. Le prix de vente d'une miniature devrait avoisiner les 700 euros, soit beaucoup moins qu'un kit vendu en presse par exemple.



GAZAFOND

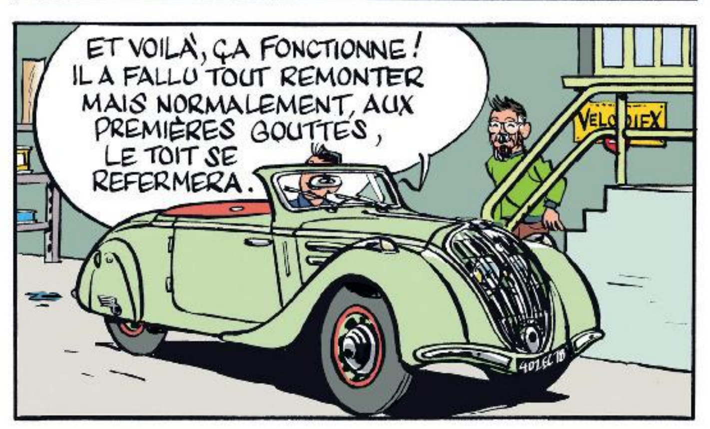
Peug'eau !

Par Jean-Luc Delvaux





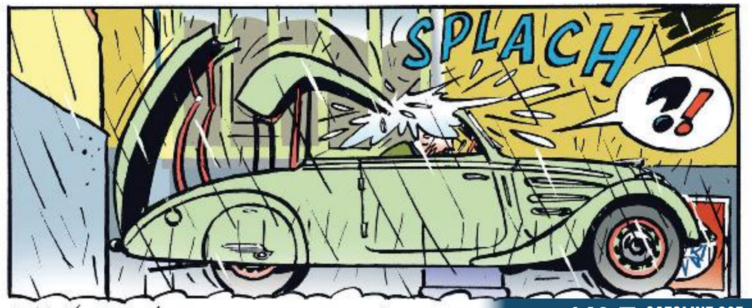


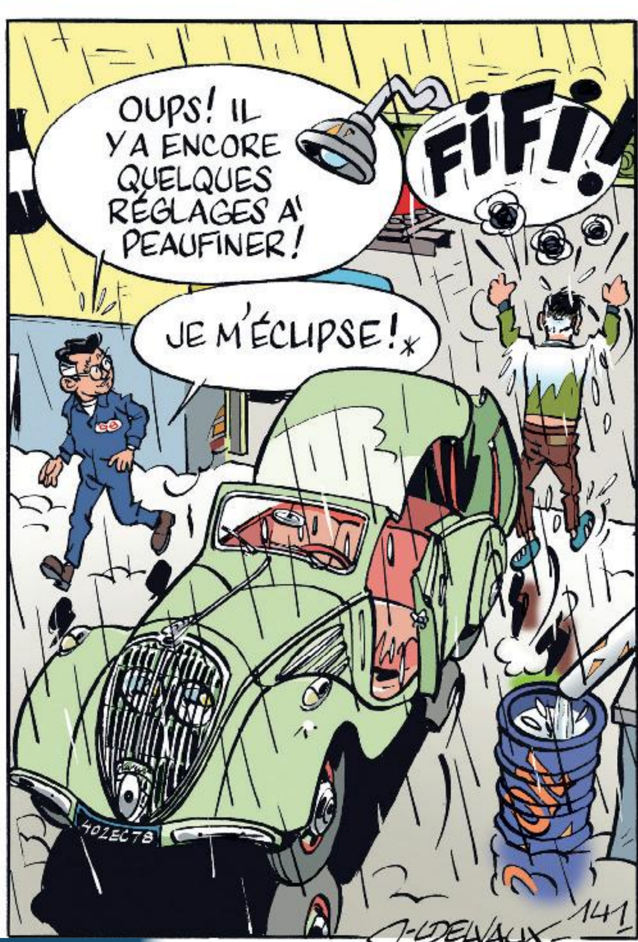












* IL S'AGIT D'UNE PEUGEOT 402 ÉCLIPSE.


HTX
Classic cars


HTX
GENERATION
15W-40
elf
HTX
CHRONO
10W-60
elf
HTX
Collection
20W-50
elf
HTX
Prestige
20W-50
elf


elf